

Bijlage 1 Algemene vragenlijst
TN298578



Project: Landelijk - Netanalyse vervoersvraag 2030 en tussentijdse netanalyses
Datum: 3-3-2021
Versie: D001
Gegadigde: ProRail

Nota van Inlichtingen

Indienen vragen maandag 22 februari 2021 voor 13:00 uur
Versturen NvI woensdag 3 maart 2021

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-stelling	Antwoord	Gewijzigd document
1	Algemeen, aanbesteding	Bijlage 3	De eisen onderaan bijlage drie zijn voor gegadigde niet helder, wat bedoelt u met Eis 1,2,3,4? En waar staan ze verder toegelicht?	22-2-2021	Er is maar één ervaringseis. U vult bij eis 1 "Ja" in als u voldoet aan Eis 5: Ervaringseis 1 in de leidraad.	
2	Algemeen, aanbesteding		Behoud gegadigde bij toekenning van een netanalyseopdracht het recht om ook als leverancier op te treden van de apparatuur (b.v. schakelinstallaties, gelijkrichters, transformatoren etc. die met deze netanalyses worden gedimensioneerd en bepaald.) of toekomstig zich te kwalificeren als leverancier als ProRail nieuwe tenders publiceert,	22-2-2021	Gegadigde heeft met deze aanbesteding geen rechten om als leveranciers van de apparatuur op te treden. Gegadigde kan in de toekomst wel inschrijven op een aanbesteding van de apparatuur als ProRail deze publiceert.	
3	Annex 1 Vraagspecificatie overeenkomst adviseurs	3.6	Is "WP F: Veiligheidsmanagement van eigenwerkzaamheden van de opdracht nemer " van toepassing op de gevraagde desk-studie?	22-2-2021	Ja, werkpakket is van toepassing als opdrachtnemer in voorkomende gevallen er aan moet voldoen.	
4	Annex 1 Vraagspecificatie overeenkomst adviseurs	3.7	Is "WP G: In-en buitendienst stellen ten behoeve van de eigen werkzaamheden van de opdrachtnemer" van toepassing op de gevraagde desk-studie?	22-2-2021	Zie antwoord op vraag 3.	
5	Annex 2 Vraagspecificatie overeenkomst adviseurs	WP 1	Kan gegadigde ervan uitgaan dat alle vigerende input bij opdracht beschikbaar wordt gesteld?	22-2-2021	Resultaat van een dienstregelings simulatie in OpenTrack wordt geleverd, waarbij treinen en infra bij elkaar passen, inclusief een grafische weergave op baanvakniveau. Ter ondersteuning is er een schematische weergave met de infrasi tuatie die het IB zelf kan vergelijken met de huidige lay-out en waar wijzigingen zijn, zijn enkele details over de spoorse situatie uit de simulatiegegevens te halen. Ook de gegevens over het materieel en behandelen en opstellen zullen worden meegeleverd. Overige gegevens dienen conform bijlage 5.1 van OVS 12-4 zelf door Opdrachtnemer te worden verzameld.	
6	Annex 2 Vraagspecificatie overeenkomst adviseurs	WP 1	Indien bovenstaand antwoord nee is, kunt u aangeven binnen hoeveel dagen na opdracht alle vigerende input wel beschikbaar is?	22-2-2021	Vigerende data is aanwezig op de in bijlage 5.1 aangegeven locaties.	
7	Annex 2 Vraagspecificatie overeenkomst adviseurs	WP 1	Mag worden aangenomen worden dat de planning voor aanvang van de simulatie opschuift tot het moment dat de aangeleverde data compleet en correct is?	22-2-2021	Vigerende data is aanwezig op de in bijlage 5.1 aangegeven locaties.	
8	Annex 2 Vraagspecificatie overeenkomst adviseurs	WP 1	Kan gegadigde ervan uitgaan dat alle vigerende input correct is?	22-2-2021	Het uitgangspunt is dat vigerende data correct is.	
9	Annex 2 Vraagspecificatie overeenkomst adviseurs	WP 1	Kan de gegadigde ervan uitgaan dat de OG een consistente set van gegevens (waaronder de infragegevens en dienstregelinggegevens) aanlevert, waarmee voldaan kan worden aan de OVS12 en gestelde eisen in de aanbesteding?	22-2-2021	Nee, gegadigde dien na opdracht, volgens OVS00012-4 V007, bijlage 5.1, de door hem benodigde gegevens zelfstandig te verzamelen.	

Project: Landelijk - Netanalyse vervoersvraag 2030 en tussentijdse netanalyses

Datum: 3-3-2021

Versie: D001

Gegadigde: ProRail

Nota van Inlichtingen

Indienen vragen

maandag

22 februari 2021 voor 13:00 uur

Versturen NvI

woensdag

3 maart 2021

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-stelling	Antwoord	Gewijzigd document
16	Annex 2 Vraagspecificatie overeenkomst adviseurs	WP1, bladzijde 10	Na goedkeuring uitgangspunten mag gestart worden met de simulatie. Dit betekent dan ook dat dan pas het simulatiemodel wordt gemaakt. Dit past niet in 2 weken modelbouwen, simuleren en rapporteren. Kan de planning aangepast worden?	22-2-2021	Gegadigde kan natuurlijk wel starten met het bouwen van het model. Voor kritieke uitgangspunten die onduidelijk zijn kan uiteraard ook een telefoontje worden gepleegd.	
17	Annex 2 Vraagspecificatie overeenkomst adviseurs	WP1, bladzijde 10	Hoeveel doorlooptijd dient geplant te worden voor controle uitgangspunten document door ProRail? Nu is daarvoor nog geen tijd gereserveerd?	22-2-2021	In het werkpakket is een termijn van 1 week aangegeven.	
18	Annex 2 Vraagspecificatie overeenkomst adviseurs	WP1, bladzijde 8. Activiteiten, punt 11	Onze interpretatie is dat binnen WP1 alleen knelpunten worden geïdentificeerd, waarvoor op basis van een expert judgement mitigerende maatregelen worden voorgesteld. Het doorrekenen van deze maatregelen vindt plaats in WP2. Klopt deze interpretatie? Zo nee, zou ProRail nader kunnen toelichten wat wel de bedoeling is?	22-2-2021	Ja, deze interpretatie is juist.	
19	Annex 2 Vraagspecificatie overeenkomst adviseurs	WP1, bladzijde 8. Activiteiten, punt 11	1) Houdt het aantoonbaar maken van de maatregelen in dat er een netanalyse gemaakt moet worden met de voorgestelde maatregelen? 2) Dit is ook onderdeel van WP2.	22-2-2021	1) Nee, dat is niet nodig binnen WP1. De daadwerkelijke beoordeling met behulp van een netanalyse komt in WP2. 2) Inderdaad worden mogelijke oplossingsrichtingen in WP2 nader geanalyseerd en onderbouwd met een netanalyse.	
20	Annex 2 Vraagspecificatie overeenkomst adviseurs	WP1, bladzijde 8. Activiteiten, punt 12	Kan ProRail een template aanleveren met standaardkosten, bv extra tractiegroep, extra 10kV- kabel, extra OS, etc.? Ook zodat alle Ingenieursbureaus met dezelfde kosten werken?	22-2-2021	Nee, ProRail levert deze kosten niet aan.	
21	Annex 2 Vraagspecificatie overeenkomst adviseurs	WP1, informatie: punt 3	Infra: Blijft de instellingenanalyse gehandhaafd in de uitvraag? - Achtergrond is dat deze ons inziens niet noodzakelijk is voor de investeringsbeslissing welke ProRail wil nemen, en dat het een welhaast onoverkomelijke uitdaging is om deze conform OVS00012 en OVS00013 te leveren binnen de door ProRail gevraagde termijnen. Indien gehandhaafd in uitvraag: Dient er in de instellingenanalyse een berekening te worden gemaakt voor ieder perceel (+/- 25 OS en enkele SS)? Want dit betekent meer dan 100 sns, en dat er dus meer dan 200 kortsluitingsberekeningen (per OS normaal bedrijf en N-1) gemaakt dienen te worden.	22-2-2021	De instellingenanalyse kan antwoord geven op de vraag of de treindienst die rijdt volgens de opgegeven dienstregeling met het opgegeven materieel op bepaalde plekken in het netwerk meer stroom vraagt dan het netwerk kan leveren doordat de kortsluitinstellingen lager zijn dan de gevraagde tractiestroom. Onderdeel van de netanalyse is om alle knelpunten in kaart te brengen, ook dit soort knelpunten. De investering voor bijvoorbeeld het koppelen van snelschakelaars indien noodzakelijk dienen ook in kaart te worden gebracht.	
22	Annex 2 Vraagspecificatie overeenkomst adviseurs	WP1, input materieel.	Verstrekt ProRail ook materiaaldata van de lokale vervoerders? Zo nee, hoe moet gegadigde hieraan komen?	22-2-2021	Ja, zie bijage H.	
23	Annex 2 Vraagspecificatie overeenkomst adviseurs	WP1, input punt 6	1) Is de BUP behorende de vervoersvraag 2030 afgestemd op de huidige spoorinfrastructuur? 2) Met andere worden zijn de betreffende tijd-weg diagrammen uitvoerbaar op de huidige spoorinfrastructuur?	22-2-2021	Resultaat van een dienstregelingsimulatie in OpenTrack wordt geleverd, waarbij treinen en infra in de toekomstige situatie bij elkaar passen, inclusief een grafische weergave op baanvakniveau. Conflicten, zo die er planmatig waren, leiden in de simulatie slechts tot vertraging, maar niet tot de onmogelijke situatie van 2 treinen op dezelfde plek op dezelfde tijd.	

Project: Landelijk - Netanalyse vervoersvraag 2030 en tussentijdse netanalyses Datum: 3-3-2021 Versie: D001 Gegadigde: ProRail						
Nota van Inlichtingen						
Indienen vragen Versturen Nvl		maandag woensdag	22 februari 2021 voor 13:00 uur 3 maart 2021			
Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-stelling	Antwoord	Gewijzigd document
24	Annex 2 Vraagspecificatie overeenkomst adviseurs	WP1, punt 2	1) Volgens OVS 12-4 wordt een TEV simulatie gemaakt voor de spitsdienstregeling. Hoeveel treinen staan gedurende spits op de opstelterreinen? 2) De bestanden TN298578 Bijlage B voorbeeld BSO 2030 D001 en TN298578 Bijlage G Aantal opgestelde bakken per locatie D001 geven hierover geen duidelijkheid.	22-2-2021	1) Zie eis 39 OVS00012-4 V007. ProRail kan op dit moment voor het jaar 2030 enkel een geschatte hoeveelheid bakken per opstelterrein leveren. 2) Zie 1)	
25	Annex 2 Vraagspecificatie overeenkomst adviseurs	WP1, punt 2	Kan conform OVS 12-4 5.1.5 per opstelterrein het aantal bakken/treinstellen worden opgegeven tijdens de spits?	22-2-2021	Zie eis 39 OVS00012-4 V007. ProRail kan op dit moment voor het jaar 2030 enkel een geschatte hoeveelheid bakken per opstelterrein leveren.	
26	Annex 2 Vraagspecificatie overeenkomst adviseurs	WP1, punt 3	Wordt door ProRail voor de gemiddelde bovenleidingtemperatuur een grafiek per kilometer met een nauwkeurigheid van minimaal 100 m vereist?	22-2-2021	Nee, alleen daar waar de temperatuur de bovenwaarde overschrijdt.	
27	Annex 2 Vraagspecificatie overeenkomst adviseurs	WP1, punt 3	1) Welke producten wilt u precies hebben bij de capaciteitsanalyse? OVS12-4 eis 67. 2) Volstaat het berekenen van de opwarming van de kabelverbinding tussen snelschakelaar en BVL op basis van de momentane stroom waarden door de kabel? 3)Toelichting: De thermische beveiligingsinstelling vormt geen probleem (die zou voor alle kabels nu al gelijk ingesteld moeten zijn) maar wel de toets van de belastbaarheid van de kabel belangrijk. Deze mag namelijk niet worden overschreden. Bij overschrijden betekent dit verzwaren van de verbinding.	22-2-2021	1) In principe alle gevraagde onderdelen uit eis 67. 2) Ja. 3) Correct.	
28	Annex 2 Vraagspecificatie overeenkomst adviseurs	WP1, punt 3	1) Welke producten wilt u precies hebben bij de instellingsanalyse? OVS12-4 eis 71. 2) Moet als product een grafiek van de kortsluitstroom per kilometer worden geleverd?	22-2-2021	Niet nodig binnen de resultaten van WP1. Indien nodig wordt deze grafiek in WP2 mogelijk wel uitgevraagd.	
29	Annex 2 Vraagspecificatie overeenkomst adviseurs	WP1, punt 3	1) Welke producten wilt u precies hebben bij de instellingsanalyse? OVS12-4 eis 72. 2) Eis 72 houdt een complete DC kortsluitberekening per veld voor elk OS en SS. Voor alle OS en SS zijn deze berekeningen al gemaakt voor de snelschakelaar instellingen. 3)Wil ProRail in dit project nogmaals dezelfde DC kortsluitberekeningen?	22-2-2021	1) Een overzicht per onderstation van de minimale kortsluitstroom per snelschakelaar, waarbij tevens wordt aangegeven of de minimale kortsluitstroom voldoet aan eis 10 van OVS00012-2 V006. 2) Oude berekeningen voldoen niet meer aan de huidige uitgangspunten in OVS00012-4 (bijvoorbeeld de default weerstandswaarde van de bovenleiding is in recente jaren gewijzigd). ProRail wenst dat dit opnieuw wordt bepaald. 3) ProRail wil kortsluitberekeningen gebaseerd op de laatste versie van haar voorschriften, zodat duidelijk wordt welke knelpunten aanwezig zijn in het netwerk.	
30	Annex 2 Vraagspecificatie overeenkomst adviseurs	WP1, punt 3	1) Welke producten wilt u precies hebben bij de instellingsanalyse? OVS12-4 eis 73. 2) Voor eis 73 wordt de maximale piekstroom per tractiegroep berekend en vermeld in een tabel. Klopt het dat deze niet getoetst hoeven te worden met de huidige instellingen?	22-2-2021	1) Alle gevraagde producten 2) Ja, toetsing op huidige instelbladen is niet nodig. Wel nodig is een toetsing op de berekende waarden, zodat een eventueel knelpunt m.b.t. een hogere tractiestroomvraag door de treindienst t.o.v. de in te stellen kortsluitbeveiliging zichtbaar wordt.	

ProRail		Project: Landelijk - Netanalyse vervoersvraag 2030 en tussentijdse netanalyses				
		Datum: 3-3-2021				
		Versie: D001				
		Gegadigde: ProRail				
Nota van Inlichtingen						
Indienen vragen		maandag	22 februari 2021 voor 13:00 uur			
Versturen Nvl		woensdag	3 maart 2021			
Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-stelling	Antwoord	Gewijzigd document
31	Annex 2 Vraagspecificatie overeenkomst adviseurs	WP1, punt 3	1) Welke producten wilt u precies hebben bij de instellingsanalyse? OVS12-4 eis 73. 2) Op basis van de minimale rail spanning en de maximale stroom per snelschakelaar veld wordt de minimale circuit impedantie berekend. Klopt het dat deze niet getoetst hoeven te worden met de huidige instellingen? 3) Volstaat voor dit project deze minimale circuit impedantie berekening voor normaalbedrijf?	22-2-2021	1) Alle gevraagde producten 2) Ja, toetsing op huidige instelbladen is niet nodig. Wel nodig is een toetsing op de berekende waarden, zodat een eventueel knelpunt m.b.t. een hogere tractiestroomvraag door de treindienst t.o.v. de in te stellen kortsluitbeveiliging zichtbaar wordt en duidelijk is waar snelschakelaars mogelijk gekoppeld dienen te worden. 3) Nee, voor de bepaling dient de bedrijfsvoeringstoestand voor deze instelling "parallele bovenleidingsectie buiten dienst"te worden genomen.	
32	Annex 2 Vraagspecificatie overeenkomst adviseurs	WP1, punt 4	1) Wat wordt bedoeld met restcapaciteit? 2) De belasting van het TEV-systeem is een dynamische belasting. Wat geeft de berekening van de restcapaciteit in % aan van een statische situatie? Dit is afhankelijk van het materieeltype, belading, dienstregeling. 3) Is dit het verschil tussen opgesteld tractievermogen en afgenomen tractievermogen op basis van korte of juist lange duur belasting van het onderstation? 4) Volgens welke formule moet dit worden berekend?	22-2-2021	1) Zie opdrachtomschrijving: <i>De mate van restcapaciteit geeft aan welke groei van de vervoersvraag het TEV-net kan faciliteren zonder extra investeringen. De restcapaciteit is een indicatie van de robuustheid van het TEV-net qua capaciteit. Gewenste presentatie van de analyses is een grafiek en/of tabel van de procentuele thermische belasting door het treinverkeer van de zwakste schakel in het onderstation ten opzichte van de maximale belasting die door de fabrikant wordt opgegeven.</i> 2) ProRail is op zoek naar een grafiek per onderstation zoals min of meer is aangegeven in figuur 4 van bijlage 5.2 in OVS00012-4 V007, waarin duidelijk wordt hoe de thermisch zwakste schakel in het onderstation belast wordt tijdens de beschouwde 2 uren spits, waarbij voor onderstations in de buurt van opstelterreinen ook de (piek) belasting gedurende de nacht in ogenschouw genomen dient te werden. 3) Zie antwoord 2). Een grafiek van de procentuele opwarming gedurende de beschouwde periode. 4) Zoals deze altijd is berekend.	
33	Annex 2 Vraagspecificatie overeenkomst adviseurs	WP1, punt 4	Moet de restcapaciteit worden bepaald bij normaal en/of uitvalbedrijf?	22-2-2021	Uitvalbedrijf. Het TEV systeem dient in een n-1 situatie niet overbelast te worden, dus knelpunten in de n-1 situatie dienen zichtbaar te worden.	

ProRail		Project: Datum: Versie: Gegadigde:	Landelijk - Netanalyse vervoersvraag 2030 en tussentijdse netanalyses 3-3-2021 D001 ProRail			
Nota van Inlichtingen						
Indienen vragen Versturen Nvl		maandag woensdag	22 februari 2021 voor 13:00 uur 3 maart 2021			
Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-stelling	Antwoord	Gewijzigd document
34	Annex 2 Vraagspecificatie overeenkomst adviseurs	WP1, punt 5	1) Wat wordt bedoeld met restcapaciteit voor overige voedingsaansluitingen? 2) Is dit het verschil tussen gecontracteerd vermogen of beveiligingsinstellingen voor het onderstation en opgesteld tractievermogen? 3) Volgens welke formule of berekeningswijze moet dit worden berekend? 4) Indien dit het gecontracteerd vermogen betreft wordt deze data dan bij opdracht verstrekt?	22-2-2021	1) Zie opdrachtoomschrijving: <i>Tevens wordt in aanvulling op OVS00012-4 gevraagd om te bepalen hoeveel ruimte aanwezig is in de transportcapaciteit van de HS voedingskabels voor vermogen dat niet voor tractie energie gebruikt wordt. Denk hierbij aan het vermogen dat nodig is voor RailInfravoedingen, het eigen gebruik van het onderstation en eventueel wisselverwarming. Gewenste presentatie van de analyses is een grafiek en/of tabel van de procentuele thermische belasting door het treinverkeer van de voedingskabels ten opzichte van de maximale belasting die door de fabrikant wordt opgegeven. Bij onderstations met meerdere voedingskabelverbindingen is bij de n-1 situatie de kabelverbinding met de laagste transportcapaciteit te beschouwen.</i> 2) Dit is het verschil tussen het vermogen dat door de kabels wordt getransporteerd tijdens de beschouwde periode en het maximaal te transporteren vermogen van de beschouwde kabel. 3) De berekeningswijze is aan gegadigde om te adviseren. 4) Dit betreft niet het gecontracteerde vermogen, maar het verschil tussen de belasting en het maximum.	
35	Annex 2 Vraagspecificatie overeenkomst adviseurs	WP2, tussentijdse netanalyse" - output - aantal regie uren	Overig: 1) Waar is de 550 uur regie op gebaseerd? 2) Is dit 550 uur per tussentijdse netanalyse (er zijn er vijf: i, ii, iii, iv en v))?	22-2-2021	1) Dit betreft een inschatting van ProRail voor het aantal uren dat nodig is voor de uitvoer van 5 tussentijdse analyses met een beperkte wijziging t.o.v. de initiële analyses uit WP 1 of WP 3. 2) Dit is cumulatief voor alle 5 de tussentijdse analyses per perceel.	
36	Annex 2 Vraagspecificatie overeenkomst adviseurs	WP2, tussentijdse netanalyse" - output - aantal regie uren	Worden er extra uren beschikbaar gesteld als alle uren (550 uur) verbruikt zijn terwijl het werk (aanname als dit meerdere simulatie vraagstukken zijn) nog niet klaar is?	22-2-2021	Heeft geen invloed op uw aanbieding. Het betreft een afroepdienst.	
37	Annex 2 Vraagspecificatie overeenkomst adviseurs	WP3 bladzijde 8. Activiteiten, punt 1	1) Houdt het aantoonbaar maken van de maatregelen in dat er een netanalyse gemaakt moet worden met de voorgestelde maatregelen? 2) Dit is ook onderdeel van WP2.	22-2-2021	1) Correct. 2) Correct.	
38	Annex 2 Vraagspecificatie overeenkomst adviseurs	WP3, bladzijde 8. Activiteiten, punt 1	Onze interpretatie is dat binnen WP3 alleen knelpunten worden geïdentificeerd, waarvoor op basis van een expert judgement mitigerende maatregelen worden voorgesteld. Vind het doorrekenen/simuleren van deze maatregelen vindt plaats in WP2 voor de 3 kV variant? Klopt deze interpretatie? Zo nee, zou ProRail nader kunnen toelichten wat wel de bedoeling is?	22-2-2021	Uw interpretatie is juist.	

Project:

Datum:

Versie:

Gegadigde:

Landelijk - Netanalyse vervoersvraag 2030 en tussentijdse netanalyses

3-3-2021

D001

ProRail

Nota van Inlichtingen

Indienen vragen

maandag

22 februari 2021 voor 13:00 uur

Versturen Nvl

woensdag

3 maart 2021

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-stelling	Antwoord	Gewijzigd document
39	Annex 2 Vraagspecificatie overeenkomst adviseurs	WP3, doelstelling	In de tekst voor dit werkpakket wordt verwezen naar de PHS 6-basis dienstregeling. Is dit dezelfde dienstregeling als de BUP 2030 of een nieuwe dienstregeling speciaal voor de vergelijking tussen 1,5 en 3 kV in WP3?	22-2-2021	WP1 heeft als dienstregeling een 8/4 dienstregeling. Deze wijkt af van de door het project STEV te gebruiken PHS 6-basis dienstregeling in WP3.	
40	Annex 2 Vraagspecificatie overeenkomst adviseurs	WP3, input	1) Kan voor het afstemmen van de 3 kV parameters en de te rapporteren gegevens de workshops voor alle opdrachtnemers gelijk worden gehouden zodat iedereen medezelfde aanpassingen rekent? 2) Dan is vergelijk op de perceelgrenzen beter mogelijk.	22-2-2021	1) Als dat organisatorisch lukt is dat geen enkel probleem en heeft dit de voorkeur. 2) Het maakt het zo consistent mogelijk.	
41	Annex 2 Vraagspecificatie overeenkomst adviseurs, Realiseren van de opdracht	Algemeen	De doorlooptijd is gesteld op 5 weken tot de oplevering van het conceptrapport. Dit is zoals ook aangegeven in de MC alleen in optimale geval haalbaar. De doorlooptijd hangt sterk af van de kwaliteit en compleetheid van de aangeleverde informatie door ProRail, met name de infrastructurele gegevens, maar ook speciale aandacht voor materieelgegevens. Is het mogelijk om de doorlooptijd aan te passen naar 7 weken? Voor het eerste perceel gelden afwijkende doorlooptijden	22-2-2021	De doorlooptijden zoals deze zijn vermeld in de WP-en blijven gehandhaafd.	
42	Bijlage 4: Inschrijvingsformulier		Overig: Verwacht u per perceel bijlage 4 ingevuld + ondertekend?	22-2-2021	Ja, dat verwacht ProRail.	
43	Bijlage 8 Conformiteitsverklaring	Algemeen	Kunt u Bijlage 8 ook in bewerkbaar/invulbaar format beschikbaar stellen?	22-2-2021	Ja, dat kan.	Bijlage 8 TN298578 Conformiteitsverklaring D002 in excel
44	Bijlage 8: Conformiteitsverklaring		Overig: Wij verzoeken u Bijlage 8 Conformiteitsverklaring in een bewerkbaar/invulbaar format beschikbaar stellen?	22-2-2021	Zie het antwoord op vraag 43.	
45	Bijlage B voorbeeld BSO 2030 D001		Bestand TN298578 Bijlage B voorbeeld BSO 2030 D001 geeft het aantal treinstellen dat per nacht op een opstelterrein staat. Wat blijft van deze lijst over tijdens de spits? Hoeveel trenstellen/bakken per locatie moeten worden meegenomen in de simulatie?	22-2-2021	Zie het antwoord op vraag 24.	
46	Bijlage C - Eisen aan de kostenraming van het project		In het betreffende document geeft u aan dat als basis voor de systematiek van de kostenraming de SSK (standaard systematiek kostenramingen, CROW publicatie 137) dient te worden gehanteerd. Betreffende document is niet aangetroffen in het aanbestedingsdossier, kan ProRail bevestigen dat middels het invullen van de verstrekte excel template gegadigde voldoet aan hetgeen wat in dit documet is gesteld en daarom bijlage C overbodig is?	22-2-2021	ON dient hier zelf voor te zorgen.	
47	Bijlage C – Eisen aan de kostenraming van het project		Moeten we het kabeltracé met de grondeigenaren, DSO afstemmen?	22-2-2021	Nee, afstemming hoeft niet. U kunt uitgaan van een gemiddelde tracé lengte van 6 km.	
48	Bijlage C – Eisen aan de kostenraming van het project		Moet een nieuwe netaansluiting afgestemd worden met de DSO of doet ProRail dat?	22-2-2021	Nee. Indien nodig doet ProRail dit zelf.	
49	Bijlage C- Eisen aan de kosteraming van het project		Gaat ProRail het SSK-model inclusief kentallen voor materialen, uren, kortingen, ed. beschikbaar te stellen, zodat alle SSK-ramingen van alle percelen met dezelfde nauwkeurigheid worden samengesteld?	22-2-2021	Ja, ProRail levert na gunning een blad met te hanteren kentallen.	
50	Bijlage F Wijzigingen TEV netwerk voor 2030 D001	WP 1, specifieke informatie 1b	Moet dit accustation Wierden gesimuleerd worden als onderstation?	22-2-2021	Ja, kan als onderstation worden gesimuleerd, echter met een 0-lastspanning van 1.400 V.	

Project:

Datum:

Versie:

Gegadigde:

Landelijk - Netanalyse vervoersvraag 2030 en tussentijdse netanalyses

3-3-2021

D001

ProRail

Nota van Inlichtingen

Indienen vragen

maandag

22 februari 2021 voor 13:00 uur

Versturen Nvl

woensdag

3 maart 2021

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-stelling	Antwoord	Gewijzigd document
51	Bijlage F Wijzigingen TEV netwerk voor 2030 D001		Stelt ProRail het elektrisch schema, beschrijving van de werking en elektrische eigenschappen van het accustation Wierden beschikbaar?	22-2-2021	Zie het antwoord op vraag 50.	
52	Bijlage G Aantal opgestelde bakken per locatie D001		Bestand TN298578 Bijlage G Aantal opgestelde bakken per locatie D001 lijkt een indicatie van de capaciteit van een opstelterrein. Kan ProRail toelichten hoe deze tabel gelezen moet worden en waarvoor deze gebruikt kan/moet worden?	22-2-2021	De in deze tabel vermelde aantallen bakken zijn als uitgangspunt te nemen voor de analyse. Kolom M geeft het uitgangspunt weer voor het aantal bakken op het betreffende opstelterrein en kolom V gefet het aantal bakken dat langs de perronsporen wordt geplaatst. De aantallen zijn gebaseerd op de verwachting voor 2030. De gegeven aantallen vormen op de betreffende locatie de nachtelijke belasting van het TEV netwerk.	
53	Inkoopvoorwaarden van ProRail B.V.	Arikel 25.4	Artikel 25 lid 4 beschrijft dat Opdrachtnemer ProRail dient te vrijwaren tegen alle aanspraken die voortvloeien uit een intellectuele eigendomsinbreuk, waarbij Opdrachtnemer alle schade dient te vergoeden. Is ProRail bereid om hieraan de volgende nadere voorwaarden te verbinden, om zodoende de vrijwaring proportioneel te maken? - Opdrachtnemer dient onmiddellijk geïnformeerd te worden over de vermeende claims van derden; - Opdrachtnemer dient het exclusieve recht te hebben om juridisch verweer te voeren tegen de aanspraken van derden; - ProRail zal de claims op geen enkele wijze erkennen; - Gegadigde is vrij om een oplossing te kiezen om de vermeende inbreuk teniet te doen	22-2-2021	Ja, daartoe is ProRail bereid. Toevoeging in Raamovereenkomst, art. 7.3: "In het geval zich een intellectuele eigendomsinbreuk voordoet zoals beschreven in art. 25 lid 4 Inkoopvoorwaarden, zal ProRail: a) Opdrachtnemer onmiddellijk informeren over de vermeende claims van derden; b) het exclusieve recht van Opdrachtnemer respecteren om juridisch verweer te voeren tegen de aanspraken van derden; c) op geen enkele wijze de claims erkennen en d) Opdrachtnemer vrij laten om een oplossing te kiezen om de vermeende inbreuk teniet te doen."	Raamovereenkomst Netanalyses TN298578 D002
54	Inkoopvoorwaarden van ProRail B.V.	Artikel 10.2	U geeft aan dat bij een overschrijding van Mijlpaaldata gegadigde in verzuim is. Is het niet redelijk om eerst een redelijke termijn tot nakoming te verlangen van Gegadigde?	22-2-2021	ProRail is bereid in de tekst van de overeenkomst een afwijking op deze bepaling op te nemen. Strekking: ProRail zal bij het verschijnen van een mijlpaaldatum en uitblijven van de prestatie, opdrachtnemer allereerst in gebreke stellen.	
55	Inkoopvoorwaarden van ProRail B.V.	Artikel 12.1	Gegadigde vindt het disproportioneel dat Opdrachtnemer de uitvoering van de werkzaamheden alleen kan opdragen aan derden na acceptatie door ProRail van een verzoek daartoe, waarbij ProRail het recht heeft aan Acceptatie voorwaarden te verbinden. Kan ProRail deze bepaling verwijderen?	22-2-2021	Nee. ProRail hanteert deze voorwaarde o.m. omdat zij, gelet op het karakter van de opdracht waarbij certificering een rol speelt, controle wil houden op onderaanneming.	
56	Inkoopvoorwaarden van ProRail B.V.	Artikel 25.3 en artikel 25.4	Als onderdeel van de licentie wenst ProRail geleverde zaken, verleende diensten en verstrekte informatie te wijzigen en het resultaat van een dergelijke wijziging te verwezenlijken. Indien u van deze rechten gebruik maakt, kan Gegadigde niet meer garanderen dat geen inbreuk wordt gemaakt op rechten van derden (lid 3) en acht Gegadigde het ook niet redelijk dat zij ProRail moet vrijwaren voor alle aanspraken van derden (lid 4). Kan ProRail bevestigen dat artikel 25 leden 3 en 4 niet van toepassing zijn in geval van bovengenoemde wijzigingen?	22-2-2021	Nee. In het geval ProRail gebruik maakt van haar recht om te wijzigen, geeft zij daarmee haar aanspraak op, op een inbreukgarantie door Opdrachtnemer, die geldt voor het oorspronkelijke I.E-beschermde.	

Project:

Datum:

Versie:

Gegadigde:

Landelijk - Netanalyse vervoersvraag 2030 en tussentijdse netanalyses

3-3-2021

D001

ProRail

Nota van Inlichtingen

Indienen vragen

Versturen Nvl

maandag

woensdag

22 februari 2021 voor 13:00 uur

3 maart 2021

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-stelling	Antwoord	Gewijzigd document
67	Leidraad openbare aanbesteding	Pagina 15	Wat bedoelt u met de sluiting aanmelding? en wanneer is deze?	22-2-2021	Bedoelt wordt "sluiting van de inschrijving". Deze is op 15 maart 2021 13:00 uur.	
68	Raamovereenkomst	6.1	U geeft aan in artikel 6.1 dat betaling zal plaatsvinden per Deelopdracht en na deudgelijke afronding. Dit vergt een voorfinanciering van gegadigden, kan ProRail akkoord gaan met een cash neutraal betalingsschema, waarbij ProRail aan gegadigden een voorutibetaling verricht van 15% per Deelopdracht?	22-2-2021	Nee. (kan een dergelijke voorfianciering in alle redelijkheid gevraagd worden?)	
69	Raamovereenkomst	7.1	Het door u gewenste gebruiksrecht omvat mede het recht om informatie, in welke vorm dan ook, waarop de intellectuele eigendomsrechten rusten, openbaar te maken, te vermenigvuldigen, te wijzigen en het resultaat van een dergelijke wijziging te verwezenlijken.	22-2-2021	Inderdaad.	
70	Raamovereenkomst	Hoofdstuk 6	Wat zijn de betalingstermijnen?	22-2-2021	Uiterlijk 30 dagen na oplevering van een rapport per perceel.	
71	Tekening perceel 10		1) Stopt de scope van de simulatie voor de grens Nederland / België onder SS Maastricht Randwyck? 2) Mocht het spoor in België tot de scope behoren levert ProRail dan de gegevens aan van het spoor en TEV aan van spoor in het buitenland?	22-2-2021	1) De scope stop bij het einde van het 1500 VDC gedeelte van het netwerk. Dat is de ProRail zijde van de spanningssluis. 2) Niet van toepassing.	
72	Tekening perceel 10		1) Stop de scope van de simulatie op de grens Nederland / Duitsland bij Haanrade? 2) Mocht het spoor Duitsland tot de scope behoren levert ProRail dan de gegevens aan van het spoor en TEV aan van spoor in het buitenland?	22-2-2021	1) De scope stop bij het einde van het 1500 VDC gedeelte van het netwerk. Dat is de ProRail zijde van de spanningssluis. 2) Niet van toepassing.	
73	Tekening perceel 2 en 5		1) Hoe moet het opstelterrein/havensporen bij Oostelijke havengebied van Amsterdam worden meegenomen als hierover geen vaste dienstregeling loopt? 2) Zijn de goederentreinen opgenomen in de BUP 2030? 3) Geeft ProRail een opgave van het opgestelde materieel in dit industriegebied?	22-2-2021	1) Het Westelijk Havengebied wordt voorzien van een nieuw onderstation Westhaven. Dit nieuwe onderstation is onderdeel van het totale TEV netwerk en maakt onderdeel uit van de scope. 2) Een deel van de goederenpaden in de dienstregeling is gevuld met goederentreinen, waaronder een treinenpaar van/naar Westhaven. 3) We hebben de opgave van opgesteld materieel in Bijlage G. Daar zit ook Amsterdam Westhaven in.	
74	Tekening perceel 3 en 4		Mag ervan uitgegaan worden dat voor dit project het spoor richting Hoek van Holland niet meegenomen hoeft te worden in de simulatie?	22-2-2021	Correct, dat is geen onderdeel meer van de ProRail infrastructuur.	
75	Tekening perceel 4		1) Hoe moet het opstelterrein/havensporen bij Vlissingen Sloehaven worden meegenomen als hierover geen vaste dienstregeling loopt? 2) Zijn de goederentreinen opgenomen in de BUP 2030? 3) Geeft ProRail een opgave van het opgestelde materieel in dit industriegebied?	22-2-2021	1) os Vlissingen Sloehaven is opgenomen in het TEV netwerk. In de BUP zit mogelijk goederenverkeer vanaf Sloehaven, indien niet, dan doet os Vlissingen Sloehaven voor een deel mee met de voeding van de ochtendspits in Zeeland. 2) Zie BUP na opdracht. 3) Er wordt geen reizigersmaterieel opgesteld in dit gebied.	

ProRail

Project: Landelijk - Netanalyse vervoersvraag 2030 en tussentijdse netanalyses

Datum: 3-3-2021

Versie: D001

Gegadigde: ProRail

Nota van Inlichtingen

Indienen vragen

maandag

22 februari 2021 voor 13:00 uur

Versturen Nvl

woensdag

3 maart 2021

Nr	Document	Paragraaf / Eis - Bepaling	Vraag Gegadigde	Datum vraag-stelling	Antwoord	Gewijzigd document
76	Tekening perceel 4		1) Stop de scope van de simulatie op de grens Nederland / België bij de spanningssluis (onder Roosendaal)? 2) Levert ProRail de gegevens aan van het spoor en TEV aan van spoor in het buitenland?	22-2-2021	1) De scope stop bij het einde van het 1500 VDC gedeelte van het netwerk. Dat is de ProRail zijde van de spanningssluis. 2) Niet van toepassing.	
77	Tekening perceel 6		Mag emplacement wpl Onnen bij nieuw OS Onnen als losstaand eiland worden beschouwd en dus niet gesimuleerd hoeft te worden?	22-2-2021	Uitgangspunt is dat de sporen 103 t/m 109 van wpl Onnen als eiland mag worden beschouwd, ook als het nieuwe onderstation in dienst is. De werkplaats zal vanuit het oude onderstation of een separaat onderstation gevoed gaan worden, maar in ieder geval los van de TEV systemen van ProRail.	
78	Tekening perceel 7		1) Stopt de scope van de simulatie op de grens Nederland / Duitsland of moet OS Gildehaus nog worden meegenomen in de simulaties en beoordeling? 2) Levert ProRail de gegevens aan van het spoor en TEV aan van spoor in het buitenland?	22-2-2021	Ja, os Gildehausl richting ss de Poppe dient nog te worden meegenomen. Het stuk vanaf os Gildehaus richting Bad Bentheim kan niet worden meegenomen omdat de nodige informatie ontbreekt.	
79	Tekeningen alle percelen		Mag ervan uitgegaan worden dat alle sporen op industrieterreinen en richting de landsgrenzen lopen, die grijs zijn aangegeven, buiten de gevraagde simulaties vallen?	22-2-2021	Correct. Dit zijn of geen 1500 VDC geëlektrificeerde met reizigersvervoer, of niet geëlektrificeerde baanvakken of geëlektrificeerde baanvakken met een andere spanning dan 1500 V DC.	
80	Vigerende informatieset	OVS00012-4 versie 6	Voor het bereken van de aanraakspanning zijn er 2 mogelijke rekenwijzen, de spanning onder t=de trein of de hoogstoptredende spanning op de betreffende spoorsectie ook als er geen trein aanwezig is. Voor het bepalen van de maximale aanraakspanning is de laatste noodzakelijk, maar deze geeft een langere rekentijd. Kunt u aangeven tbv level playing field dat de laatste methode moet worden toegepast? En dat de tooling op deze rekenwijze is gevalideerd?	22-2-2021	Zie o.a. eis 47 OVS00012-4 V007.	
81	Vraagspecificatie - opdrachtoomschrijving	2.3 blz 8 – output netanalyse	De 25 kV HSL en Betuweroute baanvakken zijn uitgesloten, moet er wel rekening gehouden worden met de belasting van deze treinen zolang deze nog op het 1500Vdc net rijden (richting spanningssluis)?	22-2-2021	Als dat in de opgegeven BUP zit wel, anders niet.	
82	Vraagspecificatie - opdrachtoomschrijving	2.3 blz 8 - punt iii	1) In hoeverre dient er rekening gehouden te worden met de bestaande contractvermogens van de bestaande hoogspanningsaansluitingen bij de Netbeheerders? 2) Dienen aanpassingen bij de Netbeheerders ook meegenomen te worden in de investeringsraming?	22-2-2021	1) Niet. 2) Nee. De eindrapportages bevatten het voortschrijdend 15 minuten vermogen per onderstation als functie van de simulatietijd. Dit is voldoende informatie op dit moment.	
83	Vraagspecificatie - opdrachtoomschrijving	3.1	Wij nemen aan dat de data die aangeleverd wordt voor de tracéstudies vast zijn. Wat voor consequenties zijn er t.a.v. de gevraagde doorlooptijd indien de opdrachtgever tussentijds nieuwe of gewijzigde gegevens verstrekt? Aangenomen wordt dat in de documenten genoemde doorlooptijden exclusief de benodigde doorlooptijd bij ProRail is.	22-2-2021	Uitgangspunt is dat er niets tussentijds wijzigt. Mocht er toch iets wijzigen dan zal in afstemming tussen ON en OG een herijking van de doorlooptijd plaatsvinden.	

