

**VIL**  
EMPOWERING  
LOGISTICS



COOCK PROJECT

## **BOUWHUBS**

REQUEST FOR PROPOSAL

MEI 2019



## Contents

1	Inleiding.....	3
2	Context en Scope .....	4
3	Algemene vereisten .....	5
3.1	Globale structuur simulatiemodel .....	5
3.2	Belangrijke elementen van het simulatiemodel.....	7
3.2.1	Gedeelte 'Data input' .....	7
3.2.2	Gedeelte 'Data creatie' .....	8
3.2.3	Gedeelte 'Data en scenario analyses' .....	9
3.2.4	Gedeelte 'Output'.....	10
3.2.5	Gedetailleerd overzichtsschema simulatiemodel .....	11
3.2.6	Extra Functionaliteiten .....	12
4	Planning en milestones.....	13
5	Offerte aanvraag .....	13
5.1	Inhoud offerte .....	13
5.2	Begroting .....	14
5.3	Timing.....	14
5.4	Deliverables.....	15
5.5	Vertrouwelijkheid van gegevens.....	15
5.6	Intellectuele eigendom .....	16
6	Selectieprocedure .....	17
6.1	Indiening offerte.....	17
6.2	Evaluatie.....	17
6.3	Toewijzing.....	17
6.4	Geschillenprocedure.....	18
6.5	Contact .....	18

# 1 INLEIDING

Deze RFP (Request For Proposal) kadert binnen het project 'Bouwhubs', een project dat het VIL uitvoert met WTCB als partner, zodat logistieke expertise en bouw knowhow gebundeld worden om het projectresultaat te maximaliseren.

Het project 'Bouwhubs' is opgestart in juni 2018 en loopt tot eind mei 2020.

Algemene doelstelling van het project bestaat erin om een logistiek concept voor bouwhubs uit te werken en uit te testen, en dit vooral voor wat betreft de logistieke materiaalstromen.

Bouwhubs dienen als een belangrijk ontkoppel- en verzamelpunt van goederenstromen naar de werven toe. Eén bouwhub is ook bedoeld om meerdere werven te bedienen, zodat slimme consolidatie en 'economies of scale' realiseerbaar zijn, niet alleen op de bouwwerf zelf maar ook in de aanleveringen naar de verschillende werven toe (bv. via milkruns).

Op economisch vlak kunnen bouwhubs zorgen voor een efficiëntere logistiek, door bijvoorbeeld een vermindering van het aantal deelvrachten en minder logistieke handelingen (zoals kraanbewegingen) op de bouwwerf.

Een verbeterde logistiek naar de bouwerven toe zorgt ook voor een reductie van de bouwkosten zelf, door bijvoorbeeld het vermijden van wachttijden t.g.v. laattijdige aanleveringen. Minder opslag van goederen op de bouwwerf zelf heeft een gunstig effect op diefstal van goederen en op schades.

Pre-montage en pre-fabricage van materialen en het aanmaken van werfpakketten op de bouwhub creëert economische activiteiten op vlak van value added logistics.

Vanuit maatschappelijk oogpunt zal de efficiëntere logistiek (minder transporten, hogere beladingsgraad) zorgen voor een gunstig effect op milieu en ook congestie. De bouwhub kan ook stimuleren dat de grote vrachten naar de hub toe in dal momenten gebeuren en ook multimodale mogelijkheden zoals binnenvaart kunnen ingezet worden.

Zestien bedrijven maken deel uit van de gebruikersgroep van het project 'Bouwhubs': Adimat-Bouwpunt, André Celis, Besix, Cordeel, De Rycke, Gyproc, H.Essers, Haex, Haven Genk, Kerkstoel 2000+, ODTB, POM Vlaams Brabant, Shipit, De Vlaamse Waterweg, Verhelst bouwmaterialen en Willemen Groep.

Projectwebsite: <https://vil.be/project/bouwhubs/>.

## 2 CONTEXT EN SCOPE

Volgende concrete activiteiten en werkzaamheden maken deel uit van het project 'Bouwhubs':

1. Analyse van bruikbare studies en best practices, ook in het buitenland, en het nagaan van operationele randvoorwaarden en globaal potentieel.
2. Uitwerken van logistiek concept en samenwerkingsmodellen. Nagaan welke ondersteunende technologie kan ingezet worden voor het in kaart brengen en traceren van de werf gerelateerde logistieke stromen.
3. a) Uitbouwen van een model voor vergelijkende simulatie van werf gerelateerde AS-IS goederenstromen en de TO-BE situatie van een logistiek bouwhub.  
b) Uitvoeren van een concrete case door monitoring van AS-IS stromen enerzijds en vergelijkende what-if analyses voor een bouwhub scenario anderzijds.
4. Berekenen van de economische kosten-baten analyse voor de verschillende actoren evenals de milieu impact (verminderde CO<sub>2</sub> uitstoot t.g.v. bv. minder transporten).

Deze RFP situeert zich met name in activiteiten 3a (uitbouwen model) en 3b (concrete case en what-if analyses).

Dit te ontwikkelen simulatiemodel zal belangrijke input aangeleverd krijgen uit activiteit 3b: uitvoeren van een concrete case door monitoring van AS-IS stromen, aangevuld met vooral werfgerelateerde data en specificaties m.b.t. de TO-BE situatie (bv. locatie hub, operationele kosten hub). Het simulatiemodel zal zowel voor de AS-IS situatie als voor de TO-BE situatie op basis van de toegeleverde data, voor de totale AS-IS en TO-BE situatie extra data moeten creëren (bv. via expert schatting, extrapolatie, ...). En dit dan voor alle soorten goederenstromen/bouwproducten en voor een gehele bouwperiode van een werf.

Eenzijds moet het model vervolgens vergelijkingen kunnen maken tussen AS-IS en TO-BE situaties. Anderzijds moet het model ook de mogelijkheid voorzien om scenario analyses door te rekenen waarbij een aantal belangrijke parameters gewijzigd worden, de impact ervan door te rekenen en weer te geven in een aantal belangrijke output resultaten (bv. aantal km's, kosten, CO<sub>2</sub>).

De outputresultaten en de eruit af te leiden besluiten zullen belangrijke factoren zijn om de economische kosten-baten analyse te voeden en de milieu impact te bepalen (zie ook activiteit 4).

## 3 ALGEMENE VEREISTEN

### 3.1 Globale structuur simulatiemodel

Onderstaande geeft een overzicht van de structuur en hoofdaspecten van het bouw-logistieke simulatiemodel.

Het Simulatiemodel omvat volgende hoofdaspecten:

- Gedeelte 'Data input': Enerzijds data die op basis van metingen zal aangeleverd worden vanuit het projectteam, en als belangrijkste input zal dienen voor het model. Deze data zal afkomstig zijn van AS-IS situaties: klassieke bouw gerelateerde supply chains, waarbij er géén bouwhub is. Anderzijds data die vanuit bv. bouw gerelateerde kennis of werf gerelateerde documenten/bestanden kan gedistilleerd worden zoals bv. aantal m<sup>3</sup>/kg per producttype (bv. gevelstenen, sanitair) voor een werf. Voor de TO-BE situatie (concept met bouwhub) zullen de noodzakelijke parameters, zoals locatie van de hub, operationele kosten van de hub activiteiten, ... aangeleverd worden.
- Gedeelte 'Data Creatie': Het is nooit mogelijk alle stromen en situaties in real life te gaan opmeten of bepalen, en dit ook niet overheen de ganse realisatieperiode van een werf. Zowel voor de AS-IS situatie als voor de TO-BE situatie zal op basis van de toegeleverde data (uit gedeelte 'Data input') voor zowel de totale AS-IS en TO-BE situatie extra data moeten gecreëerd worden door het model (bv. via expert schatting, extrapolatie, ...). En dit dan voor alle soorten goederenstromen/bouwproducten en voor een gehele bouwperiode van een werf.
- Gedeelte 'Data en scenario analyses': Enerzijds moet het model vergelijkingen kunnen maken tussen AS-IS en TO-BE situaties. Anderzijds moet het model ook de mogelijkheid voorzien om scenario analyses door te rekenen waarbij een aantal belangrijke parameters gewijzigd worden, de impact ervan door te rekenen en weer te geven in een aantal belangrijke output resultaten (bv. aantal km's, kosten). Qua parameters gaat het bijvoorbeeld over:
  - meer of minder werven die bediend worden vanuit de hub
  - inzet van andere transportmiddelen
  - wijzigen van de grootte van de werf/werven waardoor de logistieke stromen per materiaaltipe wijzigen.
- Het gedeelte 'Output' bevat belangrijke resultaten van doorrekeningen (zie gedeelte 'Data en scenario analyses' van het model, uitgedrukt in belangrijke kernindicatoren zoals bv. aantal km's, kosten, CO<sub>2</sub>).

Het model kent ook een onderverdeling naar hub en werven, beiden nog eens opgedeeld in een logistiek en een bouwtechnisch gedeelte.

Onderstaand overzichtsschema geeft een overzicht van bovenstaande hoofdaspecten en de structuur van het model.

Overzichtsschema simulatiemodel

Data input			
Hub		Werven	
Logistiek	Bouw technisch	Logistiek	Bouw technisch



Data creatie			
Hub		Werven	
Logistiek	Bouw technisch	Logistiek	Bouw technisch



Data en scenario analyses			
Hub		Werven	
Logistiek	Bouw technisch	Logistiek	Bouw technisch



Output			
Hub		Werven	
Logistiek	Bouw technisch	Logistiek	Bouw technisch

## 3.2 Belangrijke elementen van het simulatiemodel

Onderstaande geeft een belangrijk deel van de elementen weer die deel moeten gaan uitmaken van het model, maar in functie van de specifieke afstemmingen met de betrokken bedrijven in het project, zullen er nog een aantal extra elementen toegevoegd worden.

### 3.2.1 Gedeelte 'Data input'

#### Transport IN

Meetgegevens m.b.t. inkomend transport op de hub of de werven.

Deze data omvat minimaal volgende elementen:

- Vanuit welke locatie (= vertrekpunt)
- Naar welke locatie (= aankomstpunt: hub of specifieke werf)
- Welk(e) product(en)
- Hoeveelheden
- Datum en tijdstip vertrek
- Datum en tijdstip aankomst
- Laadtijd, lostijd, wachttijd en reden
- Verliestijd(en) en reden
- Transportmiddel (type vrachtwagen/binnenschip/..., brandstoftype)
- Beladingsgraad (volume en/of gewicht)
- Conformiteit met vereisten (kwaliteit, hoeveelheid, ...)

#### Transport UIT

Meetgegevens m.b.t. uitgaand transport vanop de hub. De data zelf is identiek zoals weergegeven bij Transport IN.

#### Kost impact

Dit is een meer- of min-kost die ontstaat ten gevolge van een wijziging/aanpassing aan de manier van werken. Bv. de impact op de kost bij het verminderen van vrachtwagens die te laat op de werf toekomen, en daardoor idle times van arbeiders op de werf terugdringen. De data omvat minimaal de kost (euro), tijdseenheid (bv. per week) en de beïnvloedende factor (bv. reductie te late vrachtwagens). Dit kunnen ook kosten impacts zijn op de hub zelf.

#### Consolidatie

Het consolideren van meerdere benodigde producten en voor meerdere werven op de hub, zodat bv. milk runs kunnen opgezet worden. Minimaal moet hiervan de kost en de gegevens m.b.t. de producten vastgelegd worden (welke producten, hoeveelheden, voor welke werven, ...).

#### Verliestijden

De verliestijden die zich bouwtechnisch voordoen op de werf. Bijvoorbeeld omdat producten te laat aangeleverd worden, of te weinig producten aangeleverd worden, ...

### Faalkosten

De faalkosten die zich bouwtechnisch voordoen op de werf. Bijvoorbeeld omdat beschadigde producten aangeleverd worden.

### Operationele kosten

Dit zijn de operationele kosten (typisch uitgedrukt op maandbasis) gerelateerd aan de operationele activiteiten op de hub (bv. laden en lossen van vrachtwagens). Deze kosten moeten ook kunnen uitgedrukt worden i.f.v. een vaste kost per (extra) activiteit, bv. per behandelde vrachtwagen.

### Vorraden op de hub per product

Hoeveel voorraad is er per producttype op de hub, begin van elke shift en einde shift.

### Totaal m<sup>3</sup> bouwmaterialen per werf

Werven verschillen in grootte en in type, waardoor het noodzakelijk is om per werf aan te geven wat het totaal aantal m<sup>3</sup> bouw materiaal is dat voor een specifieke werf zal aangeleverd worden gedurende de totale bouwperiode.

### Aantal m<sup>3</sup> per producttype per werf

Per producttype of materiaalsoort (bv. gevelstenen, sanitair, ...) moet kunnen aangegeven worden hoeveel m<sup>3</sup> per werf van het soort product/materiaal zal aangeleverd worden gedurende de totale bouwperiode.

### Bouwperiode per product per werf

Overheen welke periode (bv. week 42 tot week 46, 2019) moet een bepaald product aangeleverd worden naar een specifieke werf.

### Bouwsnelheid per product per werf

Welke hoeveelheid van het product wordt per week of zelfs dag gebruikt of verwerkt op de bouw gedurende de eerder aangegeven bouwperiode. Dit hoeft immers niet evenredig te zijn (elke dag evenveel). Het moet dus mogelijk zijn om het totale verbruik van 100% op week/dag basis % te verdelen overheen de bouwperiode, of te kunnen aanduiden 'evenredig'.

### Maximale stockageruimte op de werf

De maximale ruimte op de werf, die beperkend kan zijn voor het aanleveren van materialen.

### Vorraden op de werf per product

Hoeveel voorraad is er per producttype op de werf, begin van elke shift en einde shift.

## **3.2.2 Gedeelte 'Data creatie'**

De gemeten data die als input gaat dienen voor het model (zie 'Data input' hierboven), zal enkel gebeuren voor AS-IS situaties (zonder hub). Verder is het onmogelijk om metingen te doen voor alle producten of productgroepen, en eveneens onmogelijk om metingen te doen voor de gehele periode van de bouw. Dit betekent dat het model de data sets voor zowel AS-IS als TO-BE moet vervolledigen of aanmaken naar volledige sets, bv. op basis van extrapolaties of expert schattingen, zowel voor wat betreft producten als wat betreft periode (= ganse



bouwperiode).

Voor wat betreft rijtijden zal het model voor elke rit de optimale rittijd (bv. in daluren) zowel als de theoretische rittijd op het uitgevoerde moment moeten bepalen, op basis van data uit bestaande (open) systemen (bv. Google Maps).

### **3.2.3 Gedeelte 'Data en scenario analyses'**

Het model moet de functionaliteit bieden om AS-IS en TO-BE met elkaar te vergelijken, en verder ook verbanden te distilleren (bv. via regressie analyse) om de impact van belangrijke parameters (bv. aantal beleverde werven, omvang van de werven) te kennen op KPI's (zie ook 'Output' verder) en de algehele kosten-baten van het concept 'Bouwhub' (TO-BE) versus de huidige en eerder klassieke rechtstreekse aanleveringen aan werven (AS-IS).

#### Aantal werven

Het aantal werven die vanuit de hub beleverd worden, heeft een belangrijke impact op de volumes en het aantal locaties die bv. door een milk run kunnen beleverd worden.

#### Transporttijd

Realiseerbare rijtijden voor de transporten zowel naar de hub toe als naar de werven, rekening houdend met bv. verliestijden t.g.v. files, hebben een invloed op meerdere belangrijke outputs (bv. kost en CO<sub>2</sub>).

Een hub kan het bijvoorbeeld mogelijk maken om de inkomende transporten in dal- of nachturen uit te voeren en dusdanig de transporttijd te beperken tot de werkelijke rijtijd aan de toegelaten snelheden.

De frequentie en momenten kan ook wachttijden doen ontstaan voor inkomend transport (wachtrijen van vrachtwagens die ontstaan aan de werf).

#### Type voertuig hub naar werf

Het type voertuig om de kleinere afstanden tussen de hub en de werven af te leggen, kan bijvoorbeeld elektrisch aangedreven zijn. De impact hiervan op de CO<sub>2</sub> uitstoot is aanzienlijk.

#### Type transportmiddel naar hub

Voor het transport naar de hub, zijn er ook mogelijkheden om voor bepaalde materiaalgroepen (bv. gevelstenen) te bundelen voor meerdere werven samen, en dusdanig ook multimodale transportmiddelen in te zetten (bv. binnenvaart, trein).

#### Productiviteitstoename

Frequente aanleveringen vanuit de hub naar de werven, op de juiste momenten en de juiste hoeveelheden, zal een directe en aanzienlijke positieve impact hebben op de productiviteit van de bouwactiviteiten. Denk bijvoorbeeld aan wachttijden of verliestijden van de arbeiders die sterk kunnen gereduceerd worden.

### Eigenschappen werf

Wijzigende parameters van de werf: m<sup>3</sup> bouwmaterialen per werf, m<sup>3</sup> per producttype per werf, bouwperiode per product per werf, max. stockageruimte werf (zie ook bij 'Data input').

### Globaal

Het overgrote deel van de data inputs (zie eerder in dit hoofdstuk) moeten in het kader van data en scenario analyses aanpasbaar zijn.

### **3.2.4 Gedeelte 'Output'**

Het simulatiemodel moet de mogelijkheid bieden om parameters flexibel te kunnen aanpassen en belangrijke KPI's (output) te genereren, steeds ook met vergelijking tussen AS-IS en TO-BE, zodat voor de bouwwereld belangrijke inzichten kunnen gegeven worden, die het mogelijk maken om de rendabiliteit te verhogen.

### Impact op kosten

Wijzigingen in het model (simulaties) zullen nagenoeg steeds impact hebben op de kosten, en moeten als output niet alleen als een totaal worden weergegeven, maar ook weergegeven worden op basis van een aantal belangrijke uitsplitsingen zoals bouwtechnisch, logistiek, hub, werf, ...

### Km's Transport

Naar analogie met de kosten, moet de impact op het aantal km's ook weergegeven worden, ook uitgesplitst naar een aantal hoofdrubrieken zoals 'transport naar hub', 'transport naar werven', ....

### CO<sub>2</sub> Transport

Het is evident dat impacts op het aantal km's ook impact zal hebben op CO<sub>2</sub>. Maar ook bijvoorbeeld het inzetten van een voertuig op alternatieve energie (bv. elektrisch of CNG) zal zijn weerslag op CO<sub>2</sub> hebben. Ook hier moet de output CO<sub>2</sub> impact uitgesplitst worden naar een aantal hoofdrubrieken: naar hub, hub naar werven, km-gerelateerd, energietype gerelateerd.

### Beladingsgraad Transport IN

De beladingsgraad van het transport van hub naar werven, en naar de hub toe.

### 3.2.5 Gedetailleerd overzichtsschema simulatiemodel

Onderstaand schema brengt de elementen die minimaal moeten opgenomen worden voor het simulatiemodel, en eerder in de rubrieken 'Data input', 'Data en scenario analyses' en 'Output' werden toegelicht, in een gedetailleerd overzichtsschema.

Data input			
Hub		Werven	
Logistiek	Bouw technisch	Logistiek	Bouw technisch
Transport IN		Max. stockageruimte per werf	Transport IN
Kost impact			Kost impact
Consolidatie			Verliestijden
Operationele kosten			Faalkosten
Transport UIT			Totaal m <sup>2</sup> bouwmaterialen/werf
Voorraden op de hub per product			Aantal m <sup>3</sup> per producttype per werf
			Bouwperiode per product per werf
			Bouwsnelheid per product per werf
			Voorraden op de werf per product



Data creatie			
Hub		Werven	
Logistiek	Bouw technisch	Logistiek	Bouw technisch



<b>Data en scenario analyses</b>			
<b>Hub</b>		<b>Werven</b>	
<b>Logistiek</b>	<b>Bouw technisch</b>	<b>Logistiek</b>	<b>Bouw technisch</b>
Rijtijd Transport IN	Aantal werven	Rijtijd Transport IN	Wachttijd reductie arbeid
Rijtijd Transport UIT		Verliestijd Transport IN	Verliestijd reductie arbeid
Verliestijd Transport IN		Wachttijd Transport IN	Productiviteits-toename
Verliestijd Transport UIT		Type voertuig	Eigenschappen werf
Type transportmiddel			



<b>Output</b>			
<b>Hub</b>		<b>Werven</b>	
<b>Logistiek</b>	<b>Bouw technisch</b>	<b>Logistiek</b>	<b>Bouw technisch</b>
Impact op kosten		Impact op kosten	Impact op kosten
Km's transport IN			
Km's Transport UIT		Km's Transport IN	
CO <sub>2</sub> transport IN		CO <sub>2</sub> transport IN	
CO <sub>2</sub> Transport UIT		Beladingsgraad Transport IN	

### 3.2.6 Extra Functionaliteiten

Het is de aanbieder toegelaten om extra functies te beschrijving en aan te bieden die zinvol zijn in de beschreven functionaliteiten. Extra functionaliteiten moeten afzonderlijk in het budget opgenomen worden als opties bovenop de basisaanbieding.



- Beknopte CV's van de medewerkers van het projectteam;
- Referenties die relevante logistieke expertise en/of vergelijkbare software toepassingen bevatten.

## 5.2 Begroting

De uitvoering van dit project wordt aangeboden aan een vaste prijs die het bedrag van 50.000 Euro All-in (exclusief BTW) niet mag overschrijden (zie pag.31 inzake de wet op de overheidsopdrachten).

Betalingen voor geleverde prestaties geschieden volgens volgend schema en op basis van tussentijdse acceptaties:

- Bij opstart: 20%
- Na oplevering van een correct werkend model: 50%
- Na afronden van werkpakket 3b: 30%

## 5.3 Timing

De timing van deze RFP zal volgens onderstaande stappen verlopen. Kandidaat bedrijven/instellingen dienen deze datums steeds te respecteren om in aanmerking te komen voor gunning.

### Intentieverklaring

Bedrijven/instellingen die een offerte wensen in te dienen wordt gevraagd om dit **ten laatste op 17 mei 2019** kenbaar te maken aan VIL via e-mail ([Gunther.Storme@vil.be](mailto:Gunther.Storme@vil.be)).

### Indienen offerte

Een definitieve offerte moet uiterlijk **27 mei 2019 om 12u** via e-mail ([Gunther.Storme@vil.be](mailto:Gunther.Storme@vil.be)) ingediend zijn.

### Offerte bespreking

Op **29 mei 2019** is er de mogelijkheid om jullie offerte telefonisch of op de kantoren van VIL toe te lichten. Aan de bedrijven die indienen wordt gevraagd om deze datum te reserveren indien VIL een verduidelijking wenst.

### Gunning

Ten laatste **4 juni 2019 17u30u** zal VIL de gunning bekend maken. Na gunning wordt de opdracht bij voorkeur onmiddellijk aangevat.

## 5.4 Deliverables

Zoals aangegeven in hoofdstuk 4 (Planning en milestones) bestaan de deliverables uit 2 onderdelen. Deel 1 is de ontwikkeling van het simulatiemodel. Bij het model moet ook de nodige gebruiksdokumentatie voorzien worden die alle nodige stappen beschrijft van installatie en configuratie tot het gebruik van het model.

Deel 2 is het begeleiden van de opdrachtgever en projectpartner WTCB voor debugging van het model en aanpassingen van het model wanneer zich toch nog problemen zouden manifesteren tijdens het gebruik.

## 5.5 Vertrouwelijkheid van gegevens

De externe partij verbindt zich ertoe de informatie die door de Opdrachtgever ter beschikking gesteld wordt door middel van deze RFP vertrouwelijk te behandelen.

Dit geldt eveneens voor alle andere informatie die de Opdrachtgever mondeling, schriftelijk of elektronisch kenbaar maakt aan de externe partij, gerelateerd aan deze RFP of het project 'Bouwhubs' in het algemeen.

Onder vertrouwelijke informatie/vertrouwelijke gegevens valt niet :

- Informatie die op het ogenblik van de bekendmaking deel uitmaakt van de openbaarheid.
- Informatie waarvan door de externe expert aangetoond kan worden dat ze reeds bekend was voor het doornemen van deze RFP.
- Informatie die rechtmatig ontvangen is van derden die gerechtigd zijn deze informatie vrij te geven.

De externe partij stemt ermee in om de vertrouwelijke informatie die hem bekendgemaakt werd:

- Strik vertrouwelijk te behandelen.
- Niet te gebruiken voor andere doeleinden dan het opstellen van de offerte.
- Niet te vermenigvuldigen.
- Niet over te dragen aan derden en/of werknemers tenzij dit noodzakelijk is voor het opstellen van de offerte. Deze laatsten verbinden zich ook tot dezelfde geheimhoudingsplicht.

De Opdrachtgever verbindt zich ertoe de informatie uit de offerte van de externe partij vertrouwelijk te behandelen.

Beide partijen zullen alle redelijkerwijs noodzakelijke maatregelen nemen teneinde het vertrouwelijke karakter van deze informatie te waarborgen.

## 5.6 Intellectuele eigendom

De Dienstverlener behoudt het eigendomsrecht op reeds bestaande documenten, informatie, kennis, software,... die in het bezit van de Dienstverlener was voordat de overeenkomst gesloten werd.

De Opdrachtgever heeft het eigendomsrecht op reeds bestaande documenten, informatie, kennis, software,... die in het bezit van de Opdrachtgever was voordat de overeenkomst gesloten werd.

De aanbieder kan deze kennis aanwenden voor eigen doeleinden, o.a. publicaties, het geven van presentaties, het voeren van marketingactiviteiten.

Gezien het gaat om een collectief onderzoeks- en kennisontwikkelingsproject, waarbij VIL ertoe gehouden is na afloop de resultaten uit het project te valoriseren, is de Opdrachtgever gerechtigd om de resultaten uit te rollen naar de ruime doelgroep.

In geval van overtreding van deze bepaling m.b.t. intellectuele eigendom, zal de Dienstverlener een schadevergoeding van 15.000 Euro per overtreding betalen aan de Opdrachtgever, onder voorbehoud van de Opdrachtgever om een hogere schadevergoeding te vorderen indien de werkelijk geleden schade voormeld bedrag overtreft.



## 6 SELECTIEPROCEDURE

### 6.1 Indiening offerte

Mogelijke vragen dient men te sturen naar Gunther Storme, Project Leader bij VIL, op het volgende e-mail adres: [Gunther.Storme@vil.be](mailto:Gunther.Storme@vil.be)

Geïnteresseerden kunnen een volledige en onderbouwde schriftelijke offerte elektronisch opsturen naar het volgend e-mailadres: [Gunther.Storme@vil.be](mailto:Gunther.Storme@vil.be). De uiterste ontvangstdatum is **27 mei 2019 om 12u, en dit na een voorafgaande intentieverklaring ten laatste op 17 mei 2019.**

Van de inschrijvers wordt gevraagd om **29 mei 2019** vrij te houden voor een eventuele mondelinge toelichting, mogelijks via conference call, bij hun offerte. Concreet uur tijdens op deze dag wordt desgevallend nog afgesproken.

### 6.2 Evaluatie

De weerhouden kandidatuurstellingen worden geëvalueerd door een commissie met vertegenwoordigers van VIL. Belangrijke criteria bij de evaluatie zijn (in willekeurige volgorde):

- Kwaliteit van het voorgestelde projectteam
  - o Bewezen kennis/ervaring
  - o Goed analytisch en synthetisch vermogen
- Aangetoonde relevante expertise en ervaring (cfr. meegeleverde referenties)
- Budget
- Manier waarop eventuele bijkomende vragen van de opdrachtgever worden beantwoord
- Visie op het project en de voorgestelde projectaanpak
- Beschikbaarheid voor de uitvoering van de opdracht.

### 6.3 Toewijzing

Gelet op de beperkte waarde van de opdracht, beneden 135.000 Euro, excl. BTW, en rekening houdende met Art. 17 § 2, 1°, a WOO 1993, alsook 26 §2, 1°, a WOO 2006, wordt onderliggende RFP gegund op basis van de onderhandelingsprocedure zonder voorafgaande bekendmaking.

De opdracht wordt toegewezen ten laatste op **4 juni 2019 om 17u30.**

De publicatie van deze offerteaanvraag houdt geen enkele gunningsverplichting in voor VIL.

## 6.4 Geschillenprocedure

Alle geschillen dienen bij voorkeur in der minne geregeld te worden. Mocht dit niet mogelijk blijken, dan ressorteren de eventueel uit deze overeenkomst voortvloeiende geschillen onder de exclusieve bevoegdheid van de rechtbank van Antwerpen.

## 6.5 Contact

VIL VZW

Koninklijkelaan 76

2600 Berchem

Gunther Storme (Project Leader)

Gunther.Storme@vil.be

+32 3 229 05 15 / +32 476 98 49 24



**VIL**

EMPOWERING  
LOGISTICS



Koninklijkelaan 76, 2600 Berchem  
• T +32 3 229 05 00

**WWW.VIL.BE**  
info@vil.be