



Marktconsultatiedocument

Onderwerp : **Ontwerp-Programma van Eisen
vervoerconcessies Friese Waddenveren**

Departement : **Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat**

DG / Directie : **DG Mobiliteit / Openbaar Vervoer en Spoor**

Contactpersoon : **Dhr. Harmen Spoelstra**

E-mail : **harmen.spoelstra@minienw.nl**

Telefoon : **06-11719050**

Datum : **11 juni 2025**

Versie : **1.3**

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave.....	2
1. Inleiding	3
1.1 Aanleiding marktconsultatie.....	3
1.2 Doel marktconsultatie	3
1.3 Vraagstelling IenW.....	4
1.4 Informatie over IenW	4
1.5 Informatie over het onderwerp van de marktconsultatie.....	5
2. Verloop van de marktconsultatie.....	7
2.1 Aanpak van de marktconsultatie op hoofdlijnen	7
2.2 Planning	7
2.3 Vertrouwelijkheid.....	8
2.4 Overige bepalingen ten aanzien van de marktconsultatie	8
3. Vragenlijst.....	9

1. Inleiding

Voor u ligt het marktconsultatiedocument (verder te noemen 'MCD') voor de tweede marktconsultatie in het kader van de Aanbesteding vervoerconcessies Friese Waddenveren van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (verder te noemen 'IenW').

1.1 Aanleiding marktconsultatie

Deze marktconsultatie dient ter voorbereiding op de voorgenomen aanbesteding van de vervoerconcessies Friese Waddenveren, te weten de vervoerconcessie Waddenveren West en de vervoerconcessie Waddenveren Oost. IenW hecht grote waarde aan de mening van marktpartijen en wil hen vroegtijdig en actief betrekken voordat de voorgenomen aanbesteding van start gaat. Waar de eerste marktconsultatie gericht was op het verzamelen van input en inzichten om te komen tot het ontwerp-Programma van Eisen (ontwerp-PvE), staat in deze tweede marktconsultatie de uitwerking van het ontwerp-PvE voor deze vervoersconcessies centraal. Het verslag van de eerste marktconsultatie is gepubliceerd op TenderNed.

1.2 Doel marktconsultatie

IenW heeft dit MCD gepubliceerd op TenderNed met als doel om zoveel mogelijk marktpartijen te bereiken, te interesseren en te stimuleren tot meedenken. Om die reden heeft IenW er, net als bij de eerste marktconsultatie, voor gekozen om zowel een Engelse als een Nederlandse versie van het marktconsultatiedocument te publiceren. Omdat de vragen in dit marktconsultatiedocument hoofdzakelijk betrekking hebben op het ontwerp-PvE, wordt ook hiervan een Engelse versie gepubliceerd. Het is hierbij belangrijk om te benadrukken dat de definitieve aanbestedingsdocumenten te zijner tijd uitsluitend in het Nederlands worden gepubliceerd. Dit aangezien de communicatie tijdens de uitvoering van de concessie eveneens in het Nederlands zal plaatsvinden.

IenW beoogt met deze marktconsultatie:

- input te verzamelen over specifieke onderdelen van het ontwerp-PvE en de bijlagen, waarbij marktpartijen worden uitgenodigd om ook op andere onderdelen van het ontwerp-PvE en bijlagen te reageren;
- inzicht te verkrijgen in de haalbaarheid en uitvoerbaarheid van de vervoerconcessies conform het ontwerp-PvE;
- inzicht te verkrijgen of marktpartijen interesse en mogelijkheden hebben om één of beide vervoerconcessies uit te voeren.

1.3 Vraagstelling IenW

IenW nodigt marktpartijen uit om deel te nemen aan deze marktconsultatie. IenW verzoekt marktpartijen antwoorden te geven op de in dit MCD gestelde vragen en daarvoor gebruik te maken van het bijgevoegde marktinformatie document (verder te noemen 'MID').

IenW benadrukt dat deze marktconsultatie geen deel uitmaakt van de aanbesteding en dat er geen rechten aan kunnen worden ontleend. Verkregen inzichten uit de marktconsultatie gebruikt IenW (waar relevant) in de voorbereiding van de aanbesteding en de aanbestedingsstukken. IenW behoudt zich het recht voor om deze inzichten niet of niet volledig te gebruiken.

1.4 Informatie over IenW

Beschrijving IenW

De Aanbestedende dienst is de Staat der Nederlanden, ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De aanbesteding wordt uitgevoerd door Directie Financiën en Inkoop in opdracht van het Directoraat generaal Mobiliteit (DGMo).

IenW zet in op een veilig, bereikbaar en leefbaar Nederland. Daarom werkt IenW aan krachtige verbindingen over de weg, het spoor, het water en door de lucht. IenW beschermt tegen wateroverlast, zorgt voor de kwaliteit van lucht, water en bodem en werkt aan het realiseren van een circulaire economie. Dagelijks verzet IenW bergen werk. De (water)wegen, dijken en sporen moeten onderhouden worden en zo nu en dan aangepast of uitgebreid. De wetten en regels vereisen onderhoud om bij te kunnen blijven met maatschappelijke ontwikkelingen.

IenW dient deze wetten en regels te handhaven. Ook de toenemende druk op het milieu vereist aandacht. Aan dit en nog veel meer werkt IenW elke dag. Omdat IenW het werk niet alleen aankan, zoekt IenW de samenwerking met veel verschillende partijen. IenW werkt met particulieren en bedrijven, met maatschappelijke organisaties en lokale overheden. Zonder de medewerking en expertise van anderen lukt het IenW niet de balans tussen de leefbaarheid, bereikbaarheid en veiligheid te bewaren.

Voor nadere informatie over IenW verwijzen wij u naar de website <https://www.rijksoverheid.nl/ministeries/ministerie-van-infrastructuur-en-waterstaat>.

Beschrijving organisatieonderdeel

De vervoerconcessies voor de Friese Waddenveren vallen onder het Directoraat-generaal Mobiliteit (DGMo). DGMo heeft als doel om de netwerkkwaliteit van spoorwegen alsmede het (vaar)wegennet verder te ontwikkelen evenals het veilige en duurzame gebruik daarvan door reizigers en de transportsector te waarborgen. Daarmee wordt bijgedragen aan de economische en ruimtelijke ontwikkeling van Nederland binnen de condities van leefbaarheid en veiligheid.

Onderdeel van DGMO is de directie Openbaar Vervoer en Spoor (OVS). OVS zorgt ervoor dat reizigers gebruik kunnen maken van een optimaal ov-netwerk, dat steeds meer goederen per spoor vervoerd kunnen worden en dat de hoofdspoorweginfrastructuur voldoende capaciteit heeft, betrouwbaar en veilig is. De directie is systeemverantwoordelijk voor het gehele openbaar vervoer (trein, metro, bus, tram, taxi en veren) in Nederland. Dit doen we in nauwe samenwerking met al onze partners.

1.5 Informatie over de concessies en stand van zaken

Bij de aanbesteding van de Friese Waddenveren is het navolgende van belang om een beeld te krijgen bij de informatie waar IenW op zoek naar is en om goede en zinvolle antwoorden te kunnen geven.

Achtergrond

Voor bewoners en bezoekers van de Friese Waddeneilanden is goede bereikbaarheid van de Waddeneilanden van groot belang. Voor eilandbewoners vormen de veerverbindingen tussen de Friese Waddeneilanden en het vasteland een levensader: de eilandbewoners zijn afhankelijk van de veerverbindingen voor het bereiken van vitale voorzieningen aan de wal, zoals ziekenhuizen. Goede veerverbindingen zijn van groot belang voor de leefbaarheid op de eilanden. IenW is verantwoordelijk voor het personenvervoer tussen het vasteland en de Friese Waddeneilanden.

Huidige concessies

Om goede veerverbindingen te garanderen heeft de Rijksoverheid twee vervoersconcessies verleend voor passagiersvervoer van en naar de Friese Waddeneilanden, die in april 2014 in werking zijn getreden. Voor de verbindingen met Vlieland en Terschelling gaat het om de Vervoerconcessie Waddenveren West, verleend aan de B.V. Terschellinger Stoomboot Maatschappij van rederij Doeksen (TSM). Voor de verbindingen met Ameland en Schiermonnikoog gaat het om de Vervoerconcessie Waddenveren Oost, verleend aan Wagenborg Passagiersdiensten B.V. (WPD). Beide concessies zijn onderhands gegund, hebben een looptijd van 15 jaar.

Opvolgende concessies

Omdat de huidige vervoerconcessies in 2029 aflopen, bereidt IenW nieuwe concessies voor, die ingaan in 2029. In 2023 bleek uit een marktanalyse namelijk onder andere dat concessieverlening nodig is, omdat het aanbod vanuit de vrije markt naar verwachting kwalitatief en kwantitatief onvoldoende zal zijn (zie [Kamerbrief 20 december 2023](#)). Op grond van de geldende wet- en regelgeving (artikel 7a, derde lid, van het Besluit personenvervoer 2000) moeten de nieuwe concessies via een Europese aanbesteding worden verleend, zoals ook bij de meeste andere vervoerconcessies het geval is. Een andere wijze van verlening, zoals onderhandse gunning, is juridisch niet mogelijk.

Huidige stand van zaken

De Nota van Uitgangspunten (NvU) voor de nieuwe vervoerconcessies is op 8 oktober 2024 met de Tweede Kamer gedeeld (zie [Kamerbrief 8 oktober 2024](#)). In de NvU zijn de relevante kaders en uitgangspunten voor de toekomstige concessies vastgelegd. Op basis hiervan heeft IenW een ontwerp-PvE opgesteld. Tijdens de totstandkoming van het ontwerp-PvE heeft IenW op verschillende momenten input opgehaald bij belanghebbenden. Adviezen en reacties naar aanleiding van het ontwerp-PvE zullen worden meegenomen bij het opstellen van het uiteindelijke PvE en de overige aanbestedingsdocumenten. Op basis van deze set van documenten wordt uiteindelijk de aanbestedingsprocedure gestart.

2. Verloop van de marktconsultatie

2.1 Aanpak van de marktconsultatie op hoofdlijnen

De marktconsultatie bestaat uit twee delen. Allereerst vindt er een schriftelijke vragenronde plaats met alle marktpartijen die zich hebben aangemeld en een bijdrage willen leveren. Direct daaropvolgend kan IenW marktpartijen die hebben aangegeven in een één-op-één gesprek hun visie op de gestelde vragen verder uiteen te willen zetten, uitnodigen voor een toelichtend gesprek.

2.2 Planning

Activiteit	Datum en tijdstip
Publiceren MCD	19 mei 2025
Uiterste datum tot het stellen van vragen	4 juni 2025
Uiterste datum publiceren nota van inlichtingen	12 juni 2025
Uiterste datum tot het indienen van het MID	26 juni 2025
Data eventuele toelichtende gesprekken	30 juni t/m 4 juli 2025
Afronding	14 juli 2025

Belangstellenden kunnen aan bovenstaande planning geen rechten ontlenen. IenW behoudt zich het recht voor de planning te wijzigen.

Stellen van vragen

Marktpartijen hebben de gelegenheid vragen te stellen over onduidelijke formuleringen in het MCD met als doel transparante en eenduidige communicatie. Als partijen vragen hebben over het MCD, kunnen deze via TenderNed worden gesteld vóór de in de planning genoemde 'uiterste datum tot het stellen van vragen'.

Nota van inlichtingen

De (geanonimiseerde) vragen van marktpartijen beantwoordt IenW in een nota van inlichtingen die op TenderNed wordt gepubliceerd.

Indienen MID

Iedere geïnteresseerde marktpartij die van mening is dat zij een bijdrage kan leveren aan de marktconsultatie wordt verzocht om de antwoorden op de vragenlijst uit hoofdstuk drie van dit MCD als MID in te dienen via TenderNed vóór de in de planning genoemde 'uiterste datum tot het indienen van het MID'.

Toelichtende gesprekken

IenW houdt de optie open om naar aanleiding van de ingediende MID's partijen uit te nodigen om mondeling een aanvullende toelichting te geven op hun antwoorden. Marktpartijen worden verzocht hierin in de in de planning genoemde periode tijd voor vrij te houden in de agenda. Er wordt zo snel als mogelijk kenbaar gemaakt of met uw organisatie een toelichtend gesprek gewenst is en zo ja, op welke datum / tijdstip u verzocht wordt op kantoor van IenW (te Den Haag) te komen of aan een Teams-vergadering deel te nemen.

Afronding

De antwoorden op de gestelde vragen zullen worden opgenomen in een geanonimiseerd marktconsultatieverslag. Afronding, door het afsluiten van de marktconsultatie op TenderNed, vindt plaats op de datum als genoemd in de planning met de publicatie van het geanonimiseerde marktconsultatieverslag.

2.3 Vertrouwelijkheid

IenW behandelt de input van deelnemende marktpartijen vertrouwelijk. IenW toont deze informatie uitsluitend aan medewerkers en adviseurs die direct bij de marktconsultatie of bij de aanbesteding zijn betrokken, tenzij IenW op grond van wettelijke voorschriften gehouden is tot verdergaande bekendmaking. IenW is wel gerechtigd de verstrekte informatie te gebruiken ten behoeve van het opstellen van de aanbestedingsdocumenten. IenW neemt geen specifieke verwijzingen naar deelnemers of commercieel gevoelige informatie op in de aanbestedingsstukken.

2.4 Overige bepalingen ten aanzien van de marktconsultatie

De marktconsultatie maakt geen deel uit van de aanbesteding. Om deelnemers aan de marktconsultatie niet in een bevooroordeelde positie te brengen maakt IenW de uitkomsten van de marktconsultatie openbaar in de aanbestedingsstukken. Daarnaast zal alle informatie die IenW tijdens de marktconsultatie deelt, deel uitmaken van de aanbestedingsstukken.

Bij de aanbesteding bestaat er geen onderscheid tussen partijen die al dan niet hebben deelgenomen aan de marktconsultatie.

Informatie in deze marktconsultatie kan afwijken van informatie, die later (in het kader van de aanbesteding) wordt verstrekt. Aan de informatie die in het kader van de marktconsultatie wordt verstrekt kunnen geen rechten worden ontleend. De informatie is indicatief en alleen bedoeld om de kwaliteit van de marktconsultatie te verhogen. Als informatie in de marktconsultatie strijdig is met de informatie in de aanbestedingsstukken, is de informatie in de aanbestedingsstukken leidend.

IenW kent geen vergoeding toe aan deelnemers van de marktconsultatie.

3. Vragenlijst

Hieronder vindt u puntsgewijs de vragen die IenW in het kader van de marktconsultatie aan u wil voorleggen.

A. Minimale dienstregeling

In het PvE is opgenomen dat de concessiehouder te allen tijde ten minste de minimale dienstregeling moet varen zoals beschreven in bijlage B03 (Ontwerp-Programma van Eisen Minimale Dienstregeling). De concessiehouder krijgt daarbij ruimte om het aantal en de momenten van de afvaarten zo goed mogelijk af te stemmen op de behoeften van verschillende reizigersdoelgroepen.

Minimale dienstregeling	
A1	Hoe kijkt u aan tegen de minimale dienstregeling zoals beschreven in bijlage B03? Bijvoorbeeld: is het duidelijk voor u?
	<Vul hier uw beantwoording in>

B. Productiemiddelen en infrastructuur

In het PvE is opgenomen dat de concessiehouder voor de uitvoering van de concessie gebruik maakt van de door Rijkswaterstaat aangewezen vaargeulen en van door het rijksvastgoedbedrijf beschikbaar gestelde productiemiddelen, tenzij de concessiehouder en de concessieverlener anders overeenkomen. Een overzicht van de vaargeulen en productiemiddelen is opgenomen in bijlage B07 (Ontwerp-Programma van Eisen Overzicht infrastructuur en productiemiddelen).

Productiemiddelen en infrastructuur	
B1	Is het overzicht zoals beschreven in bijlage B07 duidelijk voor u?
	<Vul hier uw beantwoording in>

Anders dan in de huidige situatie, waarin Rijkswaterstaat verantwoordelijk is voor het beheer en onderhoud van de meeste productiemiddelen (excl. schepen en laders), wordt het dagelijks (of 'eerstelijns') beheer en onderhoud van bepaalde productiemiddelen vanaf 31 juli 2031 bij de concessiehouder belegd. De exacte rolverdeling en de bijbehorende eisen ten aanzien van het dagelijks beheer en onderhoud van de verschillende productiemiddelen is opgenomen in bijlage B05.1 (Vastgoedovereenkomst huur- en opstalrecht Waddenveren West) en bijlage B05.2 (Vastgoedovereenkomst huur- en opstalrecht Waddenveren Oost).

Productiemiddelen en infrastructuur	
B2	Is de rolverdeling en bijhorende eisen zoals beschreven in bijlage B05.1 en bijlage B05.2 duidelijk voor u?
	<Vul hier uw beantwoording in>

C. Elektrificatie

Omdat de kans dat de voor elektrificatie van de veerdiensten benodigde laadinfrastructuur inderdaad kan worden gerealiseerd sinds de afgelopen marktconsultatie is gestegen, leggen we u graag een aantal aanvullende vragen over de elektrificatie van de veerdiensten voor. Hoewel een besluit over de realisatie van deze laadinfrastructuur nog genomen moet worden en dus nog niet definitief is, vragen wij u er bij beantwoording van onderstaande vragen vanuit te gaan dat er laadinfrastructuur door de overheid gerealiseerd zal worden in Harlingen, Holwert, Lauwersoog, Oost-Vlieland, West-Terschelling en Nes, maar niet in de veerhaven van Schiermonnikoog.

Elektrificatie	
C1	Kunt u per haven aangeven hoeveel vermogen u verwacht nodig te hebben om de betreffende verbinding volledig geëlektrificeerd uit te voeren? <Vul hier uw beantwoording in>
C2	Kunt u daarbij per haven het maximale piekvermogen (In MW/h) aangeven dat hierbij nodig is? <Vul hier uw beantwoording in>

Wanneer een besluit over het elektrificeren van een verbinding genomen is, is IenW voornemens om onderstaand proces te volgen:

1. Uiterlijk vier jaar voor de beoogde realisatiedatum van de voor de uitvoering van een verbinding met batterij-elektrische schepen benodigde laadinfrastructuur kondigt IenW bij de rederij aan dat de rederij een verbinding vanaf deze datum met batterij-elektrische schepen kan uitvoeren.
2. De rederij spant zich maximaal in om zo spoedig mogelijk nadat de laadinfrastructuur beschikbaar is de betreffende verbinding volledig met batterij-elektrische schepen uit te voeren door minimaal 1 schip per verbinding per jaar elektrisch uit te voeren totdat alle voor de verbinding gebruikte schepen batterij-elektrisch varen.
3. Met uitzondering van de laadinstallaties is IenW eindverantwoordelijk voor de realisatie, het beheer en de financiering van alle onderdelen van de laadinfrastructuur, waaronder de netaansluiting, de omvormer, eventuele batterijen en de verbindingen tussen alle onderdelen, waaronder de verbindingen met de laadinstallaties.
4. De rederij is eindverantwoordelijk voor de aanschaf/verbouw, het beheer en onderhoud en de financiering van de batterij-elektrische schepen en de laadinstallaties. De rederij komt in aanmerking voor een subsidie ter compensatie van de aanschafkosten van de laadinstallaties; alle overige kosten in relatie tot de aanschaf/verbouw en het beheer van de overige infrastructuur die nodig zijn voor de inzet van batterij-elektrische schepen zijn voor rekening en risico van IenW.
5. Tenzij anders overeengekomen, treden IenW en de rederij uiterlijk 2 maanden na de bij 1 bedoelde aankondiging voor het eerst in overleg om de volgende onderwerpen te bespreken:
 - a. De benodigde laadinfrastructuur passend bij de laadinstallaties voor de in te zetten batterij-elektrische schepen;

- b. De voor het laden van de batterij-elektrische schepen te contracteren vermogens en zwaarte van de netaansluiting;
 - c. De planning van de werkzaamheden in het kader van de realisatie van de laadinfrastructuur voor zover op dat moment bekend;
 - d. De planning van de aanschaf van nieuwe batterij-elektrische schepen en/of de verbouw van schepen tot batterij-elektrische schepen voor zover op dat moment bekend;
 - e. Eventuele andere relevante onderwerpen in relatie tot de transitie naar uitvoering van de verbinding met batterij-elektrische schepen.
6. IenW en de rederij hebben na het bij 4 genoemde overleg tot het moment dat de rederij de verbinding volledig met batterij-elektrische schepen uitvoert minimaal elke 6 maanden een voortgangsoverleg waarin in ieder geval de bij 4 genoemde onderwerpen aan bod komen.

Elektrificatie	
C3	Hoe kijk u aan tegen het bovenstaande proces? Bijvoorbeeld: is het bovenstaande proces haalbaar voor u en voorziet u ergens problemen?
	<Vul hier uw beantwoording in>

D. Overige onderdelen ontwerp-PvE

Naast de vragen die wij aan u stellen met betrekking tot specifieke onderdelen van het ontwerp-PvE en de bijlagen nodigen wij u ook uit om op andere onderdelen van het ontwerp-PvE en bijlages te reageren.

Overige onderdelen ontwerp-PvE	
D1	Staat er informatie in het Ontwerp-PvE die volgens u niet correct is? Zo ja, welke informatie is dat en waarom is deze niet correct? <i>Het is fijn als u aangeeft over welk hoofdstuk/welke pagina/welke eis uw reactie gaat.</i> <Vul hier uw beantwoording in>
D2	Zijn er eisen die momenteel ontbreken en wat u betreft moeten worden toegevoegd, of zijn er eisen die aangescherpt moeten worden? Zo ja, welke zijn dat? <i>Het is fijn als u aangeeft over welk hoofdstuk/welke pagina/welke eis uw reactie gaat.</i> <Vul hier uw beantwoording in>
D3	Wat wilt u verder nog graag meegeven? <Vul hier uw beantwoording in>

E. Majeure ontwikkelingen

Met de term majeure ontwikkeling doelt IenW op bijzondere omstandigheden buiten de invloedssfeer van de concessiehouder met dermate grote (financiële) gevolgen dat niet verwacht kan worden dat de concessiehouder deze gevolgen binnen de bestaande afspraken opvangt. Bijlage B12 (Ontwerp-Programma van Eisen Proces Majeure Ontwikkelingen) beschrijft de stappen die worden genomen wanneer zich een majeure ontwikkeling voordoet. Voor de specifieke onzekerheden rondom de vaargeul/MIRT-verkenning Ameland is in artikel 8.4 van het ontwerp-PvE een afzonderlijk proces opgenomen.

Majeure ontwikkelingen	
E1	Hoe kijkt u aan tegen het proces met betrekking tot majeure ontwikkelingen zoals beschreven in bijlage B12?
	<Vul hier uw beantwoording in>

F. Financieel economische onderbouwing

Om inzicht te krijgen in de 'business case' van de vervoerconcessies vraagt IenW inschrijvers om tijdens de aanbestedingsprocedure een financieel economische onderbouwing (FEO) op te stellen. In bijlage D (FEO) is het format van de FEO toegevoegd dat IenW voornemens is te gebruiken. IenW wil de FEO tijdens de looptijd van de vervoerconcessies gebruiken in het kader van de financiële verantwoording en prognose en zal de concessiehouder om die reden vragen de FEO steeds te actualiseren. Ter verduidelijking van het gebruik van de FEO en de relatie tot de financiële verantwoording en prognose zijn hieronder de concept financiële bepalingen met betrekking tot de FEO, financiële verantwoording en financiële prognose opgenomen.

Artikel 2: Financieel economische onderbouwing	
2.1.	De Concessieverlener en de Concessiehouder hanteren de informatie uit de (jaarlijks te actualiseren) Financieel economische onderbouwing als uitgangspunt voor eventuele afspraken over Meer- en Minderwerk, Business Cases, Majeure ontwikkelingen en onttrekkingsvoorstellen uit het Kwaliteitsfonds.
2.2.	De Concessiehouder heeft met het indienen van zijn Inschrijving bevestigd dat de Financieel economische onderbouwing: a. alle kosten- en Opbrengsten bevat die gemoeid zijn met de uitvoering en doorontwikkeling van de Concessie conform het door de Concessieverlener uitgevraagde kwaliteitsniveau zoals vastgelegd in de Concessiebeschikking en bijbehorende Bijlagen, waaronder het Programma van Eisen, en het door de Concessiehouder aangeboden kwaliteitsniveau zoals dit is opgenomen in de Inschrijving. Eventueel Meer- of minderwerk wordt via de in artikel 8 beschreven procedure afgewikkeld. b. een risicoparagraaf bevat met een beschrijving van bijzondere omstandigheden en de financiële vertaling daarvan.

Artikel 9: Financiële verantwoording	
9.1.	De Concessiehouder voert een afzonderlijke en duidelijke boekhouding die gescheiden is van die voor andere activiteiten, een en ander zoals bedoeld in artikel 32, lid 2, onder e van de Wp2000.
9.2.	De Concessiehouder verstrekt aan de Concessieverlener jaarlijks uiterlijk 1 augustus een geactualiseerde Financieel economische onderbouwing (Standaardformulier X) op basis van de werkelijke resultaten van het afgelopen kalenderjaar. De Concessiehouder geeft een toelichting op de elementen uit de Financieel economische onderbouwing die nodig zijn voor de financiële verantwoording waarbij hij in ieder geval ingaat op de veranderingen ten opzichte van het voorafgaande jaar (realisatie jaar N ten opzichte van zowel de realisatie jaar N-1) en ten opzichte van de financiële prognose als bedoeld in artikel 10 (realisatie jaar N ten opzichte van financiële prognose jaar N). De Concessieverlener zal de financiële verantwoording die de Concessiehouder aanlevert behandelen als vertrouwelijke informatie.
9.3.	De Concessiehouder voegt bij de krachtens dit artikel te verstrekken gegevens een toelichting en een verklaring van een accountant als bedoeld in artikel 393, eerste lid van Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek.

	Indien van toepassing geldt deze verplichting zowel voor de accountant van de holding als voor de accountant van andere (juridische) entiteit die de activiteiten van de concessie uitvoeren. In de accountantsverklaring wordt verklaard dat de controle heeft plaatsgevonden in overeenstemming met Nederlands recht, waaronder begrepen de Verordening gedragscode, de Nadere voorschriften onafhankelijkheid openbare accountant en de Nadere voorschriften Controle- en overige standaarden (COS). Indien relevant zullen in plaats van de COS de International Standards on Auditing (ISA) door de accountant worden toegepast. Daarbij wordt de van toepassing zijnde voorschriften van de concessie nageleefd. De controle dient zodanig te zijn gepland en uit te voeren dat een redelijke mate van zekerheid wordt verkregen dat de verantwoording geen afwijkingen van materieel belang bevat.
9.4.	De accountantsverklaring is bestemd voor de Concessieverlener. De Concessieverlener kan de accountant nadere vragen te stellen, wanneer de stukken daar aanleiding toe geven.

Artikel 10: Financiële Prognose

10.1.	De Concessiehouder verstrekt aan de Concessieverlener jaarlijks uiterlijk 1 augustus een actualisatie van de in de Financieel economische onderbouwing (Standaardformulier X) opgenomen prognoses voor de resterende concessiejaren, inclusief de aanpassing van bedragen naar het prijspeil van jaar N (waarbij jaar N het meest recente jaar is waarvoor het prijspeil beschikbaar is). De Concessiehouder geeft een toelichting op de elementen uit de Financieel economische onderbouwing die nodig zijn voor de Financiële prognose waarbij hij ingaat op veranderingen ten opzichte van de financiële prognose die hij heeft opgesteld in het vorige jaar (dan wel onderdeel is van zijn Inschrijving). De Concessieverlener zal de financiële prognose die de Concessiehouder aanlevert behandelen als vertrouwelijke informatie.
10.2.	De Concessiehouder hanteert een zodanige prognosemethodiek dat de prognoses onderling en met de financiële verantwoording vergelijkbaar zijn. De Concessieverlener kan de financiële prognose extern laten toetsen op consequente toepassing van de prognosemethodiek
10.3.	De Concessiehouder voegt bij de krachtens dit artikel te verstrekken gegevens een toelichting en een verklaring van een accountant als bedoeld in artikel 393, eerste lid van Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek. In de accountantsverklaring wordt verklaard dat het onderzoek heeft plaatsgevonden in overeenstemming met Nederlands recht, waaronder begrepen de Verordening gedragscode, de Nadere voorschriften onafhankelijkheid openbare accountant en de Nadere voorschriften Controle- en overige standaarden (COS). De beoordeling dient te worden uitgevoerd in overeenstemming met COS 3400 "Onderzoek van toekomstgerichte financiële informatie".
10.4.	De accountantsverklaring is bestemd voor de Concessieverlener. De Concessieverlener kan de accountant nadere vragen te stellen, wanneer de stukken daar aanleiding toe geven.

Financieel economische onderbouwing	
F1	Bevat de FEO (zie bijlage D) alle elementen die nodig zijn voor de prognose en verantwoording (zoals kosten en opbrengstenposten, balans, kasstromenoverzicht), of zijn er aspecten die ontbreken? <Vul hier uw beantwoording in>
F2	Sluit de FEO (zie bijlage D) aan bij de kostenstructuur van uw bedrijfsvoering? <Vul hier uw beantwoording in>

G. Voorkomen overwinst

In de NvU staat beschreven dat zowel de maximale hoogte van het rendement als de maatregelen bij een (dreigende) overschrijding zullen worden vastgelegd in de nieuwe concessies. Dit om te voorkomen dat een concessiehouder onevenredig veel winst maakt (=overwinst), hetgeen onwenselijk is gezien het publieke karakter van de veerdiensten. Onderstaand is aangegeven hoe IenW voornemens is om deze uitgangspunten uit de NvU uit te werken in de financiële bepalingen.

Artikel 11: Maximale rendement	
11.1.	Om overwinst te voorkomen mag de Concessiehouder een rendement op geïnvesteerd vermogen behalen dat over een periode van drie jaar gemiddeld niet meer dan 'xxx%' bedraagt.
11.2.	De Concessieverlener beoordeelt ex ante of de Concessiehouder niet meer dan het maximale rendement zoals bedoeld in het vorige lid behaalt door de in artikel 10 genoemde financiële prognose voor de eerstvolgende drie jaar te vergelijken met het in lid 11.1 opgenomen percentage. Indien uit de prognoses blijkt dat de Concessiehouder het maximale rendement dreigt te overschrijden past de Concessiehouder zijn Vervoerplan aan conform de bepalingen in het volgende lid.
11.3.	Bij dreiging van overschrijding van het maximale rendement zoals bedoeld in lid 11.1, past de Concessiehouder zijn eerstvolgende Vervoerplan zodanig aan dat niet meer dan het maximale rendement zal worden behaald. Daarbij zorgt de Concessiehouder dat de overwinst (d.w.z. het bedrag dat gemoeid is met de overschrijding van het maximale rendement) ten goede komt aan de Reizigers, waarbij de Concessiehouder de volgende maatregelen mag nemen: - Verlagen van de te hanteren tarieven zoals bedoeld in paragraaf 9.1 van het Programma van Eisen; - Aanpassen van het voorzieningenniveau, zodanig dat het aansluit bij de behoeften van Reizigers, als bedoeld in paragraaf 1.2. van het Programma van Eisen zonder dat daarbij afbreuk wordt gedaan het bepaalde in paragraaf 1.3. van het Programma van Eisen; - Doen van investeringen die bijdragen aan de doelen van de Concessie (zoals beschreven in de inleiding van het Programma van Eisen) voor zover deze investeringen doelmatig en effectief zijn, dat wil zeggen dat de investeringen bijdragen aan het behalen van rendement en dat deze op kosteneffectieve wijze bijdragen aan het realiseren van de doelen.

¹ Er loopt nog een onderzoek om het exacte percentage 'maximale rendement' te bepalen.

	De Concessiehouder stelt bij hierbij een Business Case op die voldoet aan de bepalingen in artikel 3, met daarin een onderbouwing van het netto financiële effect van de maatregel per kalenderjaar;
11.4.	De Concessieverlener beoordeelt achteraf op grond van de verantwoording zoals beschreven in artikel 9 of sprake is geweest van overschrijding van het maximale rendement. Het daarbij door de Concessieverlener te hanteren tijdvak beslaat steeds een periode van drie jaar en de beoordeling vindt voor het eerst plaats zodra de gegevens beschikbaar zijn over de eerste drie jaar van de Concessie.

Paragraaf 12: Kwaliteitsfonds

12.1.	De Concessiehouder stelt een Kwaliteitsfonds in dat op zijn balans staat. De Concessiehouder kan aanspraak maken op middelen vanuit dit Kwaliteitsfonds mits: a. voldoende middelen aanwezig zijn in dit Kwaliteitsfonds, en b. de Concessieverlener vooraf toestemming heeft verleend.
12.2.	Wanneer uit de beoordeling, zoals bedoeld in lid 11.4, blijkt dat de Concessiehouder het maximale rendement, zoals omschreven in lid 11.1, heeft overschreden, wordt een vergoeding ingebracht in het Kwaliteitsfonds. De hoogte van deze vergoeding is gelijk aan het bedrag waarmee de bedrijfsresultaten verlaagd moeten worden om op of onder het in lid 11.1 genoemde maximale rendement te komen.
12.3.	De Concessiehouder kan elk kalenderjaar voor 1 juni bij de Concessieverlener een verzoek indienen voor onttrekking van middelen uit het Kwaliteitsfonds voor het eerstkomende kalenderjaar ten behoeve van maatregelen zoals beschreven in lid 11.3. In zijn verzoek gaat de Concessiehouder bij iedere maatregel ten minste in op de volgende onderdelen: a. Een omschrijving van de maatregel; b. Een onderbouwing op welke wijze deze maatregel • bijdraagt aan de betaalbaarheid voor Reizigers van de Veerdienst(en); en/of • de kwaliteit van de Veerdienst(en) verhoogt; en/of • een bijdrage levert aan de realisatie van de doelen van de Concessie zoals beschreven in de inleiding van het Programma van Eisen. c. Een opgave van de voor de maatregel in te zetten middelen vanuit het Kwaliteitsfonds, voorzien van een onderbouwing dat vanuit het Kwaliteitsfonds voldoende dekking is dan wel verwacht mag worden; d. Een Business Case die voldoet aan de bepalingen in artikel 3, met daarin een onderbouwing van het netto financiële effect van de maatregel per kalenderjaar; e. Een planning voor de implementatie van de maatregel; en f. De wijze waarop Concessiehouder de Consumentenorganisaties en Decentrale Overheden heeft betrokken bij de uitwerking van de maatregel en op welke wijze hun inbreng is verwerkt. De Concessiehouder kan een voorstel doen om de middelen in het Kwaliteitsfonds op te sparen om in het volgende kalenderjaar of -jaren een grotere uitgave te kunnen doen, mits hij hiervoor een onderbouwd plan overlegt.
12.4.	De Concessieverlener neemt binnen 12 weken een beslissing over het verzoek om middelen uit het Kwaliteitsfonds te onttrekken. De Concessieverlener kan een verzoek in elk geval geheel of gedeeltelijk weigeren indien naar het oordeel van de Concessieverlener:

	a. het verzoek niet alle onderdelen bevat die in het vorige lid zijn beschreven en/of de maatregelen onvoldoende zijn beschreven of onderbouwd; b. de voorgestelde maatregelen de betaalbaarheid voor Reizigers en/of de kwaliteit van de Veerdiensten niet of in onvoldoende mate verhogen, en/of c. het verzoek aantoonbaar niet bijdraagt aan de realisatie van de doelen van de Concessie.
12.5.	Bij een positief besluit op het verzoek om middelen uit het Kwaliteitsfonds te onttrekken zal de Concessiehouder dit verzoek verwerken in zijn Financieel economische onderbouwing zoals bedoeld in lid 10.1.
12.6.	De Concessiehouder legt, als onderdeel van de genoemde verantwoording in lid 9.2, jaarlijks over alle verleende middelen uit het Kwaliteitsfonds van het afgelopen kalenderjaar verantwoording af.
12.7.	De middelen die aan het einde van de Concessie nog in het Kwaliteitsfonds zitten, waaronder het bedrag de afdracht door de Concessiehouder aan het Kwaliteitsfonds gebaseerd op de financiële verantwoording in het laatste jaar van de Concessie, vallen toe aan de Concessieverlener.

Voorkomen overwinst	
G1	Hoe kijkt u aan tegen deze uitwerking van het maximale rendement en de treffen maatregelen in geval van een voorziene of achteraf geconstateerde overwinst? <Vul hier uw beantwoording in>
G2	Wat zijn in uw ogen doorslaggevende factoren waar bij de bepaling van het maximaal toegestane rendement op het geïnvesteerd vermogen rekening mee moet worden gehouden? <Vul hier uw beantwoording in>

H. Interesse in de aanbesteding

IenW is voornemens om een aanbestedingsprocedure te kiezen waaraan alle geïnteresseerde marktpartijen kunnen deelnemen en die de mogelijkheid biedt om met rederijen die interesse in de uitvoering van (een van) de Friese Waddenverenconcessies tonen in gesprek te gaan. Bij de voorgestelde procedure kunnen alle geïnteresseerde rederijen een inschrijving doen. Er vindt geen voorafgaande selectie plaats. Op basis van de ontvangen eerste inschrijvingen beoordeelt IenW allereerst of geïnteresseerde marktpartijen, gelet op bijvoorbeeld hun ervaring en financiële draagkracht, in staat zijn om (een van) de Friese Waddenverenconcessies uit te voeren. Daarnaast beoordeelt IenW of onderdelen van de inschrijvingen een nadere toelichting of verificatie behoeven. Wanneer dit het geval is, worden gesprekken met de betreffende rederijen georganiseerd om de kwaliteit van de inschrijvingen te verbeteren wat leidt tot een definitieve inschrijving. De procedure zal naar verwachting plaatsvinden in het tweede en derde kwartaal van 2026, met de gunning voorzien in het vierde kwartaal van dat jaar.

Interesse in de aanbesteding	
H1	Wat kan IenW doen om uw interesse in deelneming aan de aanbestedingsprocedure te vergroten? <Vul hier uw beantwoording in>

IenW is voornemens de aanbesteding in de Nederlandse taal uit te voeren. Dit mede omdat de communicatie tijdens de uitvoering van de concessie in het Nederlands zal plaatsvinden. Dat betekent dat IenW de aanbestedingsstukken in het Nederlands zal publiceren en dat inschrijvingen in het Nederlands moeten worden opgesteld en ingediend

Interesse in aanbesteding	
H2	Hoe kijkt u aan tegen dit voornemen?
	<Vul hier uw beantwoording in>

I. Afsluitende vragen

Tot slot	
I1	Bent u bereid en geïnteresseerd in een toelichtend gesprek zoals nader omschreven in hoofdstuk 2?
	<Vul hier uw beantwoording in>