



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Concessies Friese Waddenveren vanaf 2029

Bijlage J4 – Verslag tweede marktconsultatie



Marktconsultatieverslag

A. Minimale dienstregeling

1. Hoe kijkt u aan tegen de minimale dienstregeling zoals beschreven in bijlage B03? Bijvoorbeeld: is het duidelijk voor u?

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.

Samenvattend:

Voor de meeste marktpartijen is de minimale dienstregeling op hoofdlijnen helder. Er worden echter diverse suggesties gedaan ter verbetering. Zo wordt geadviseerd om een maximale vaartijd op te nemen. Hoewel langzamer varen op sommige trajecten kan leiden tot minder uitstoot, dient dit zorgvuldig te worden afgewogen tegen de belangen van de reizigers. Een suggestie is om de huidige vaartijden op te nemen, met een extra marge van 5 tot 10 minuten.

Daarnaast wordt aanbevolen om een bepaalde capaciteit vast te leggen, zowel voor de vloot als geheel, als voor de personen- en autodekmeters, bijvoorbeeld door in onderdeel C (Piekdagen) niet het aantal afvaarten, maar een minimale vervoerscapaciteit te eisen. Dit voorkomt dat er te kleine schepen worden ingezet en biedt ruimte voor de eventuele inzet van grotere schepen in de toekomst.

Het opnemen van onderdeel B wordt afgeraden, omdat een vast aantal afvaarten overbodig kan zijn wanneer bijvoorbeeld grotere schepen worden gebruikt, of wanneer de vervoersvraag daalt.

Om een goede aansluiting op het openbaar vervoer aan de wal te waarborgen en extra flexibiliteit te bieden op drukke dagen, wordt geadviseerd concessiehouders toe te staan om (bijvoorbeeld tot 30 minuten) van de tijdsblokken, zoals beschreven in de minimale dienstregeling, af te wijken.

Tot slot wordt benadrukt dat de minimale dienstregeling alleen uitvoerbaar is als de vaargeulen goed onderhouden blijven.



B. Productiemiddelen en infrastructuur

1. Is het overzicht zoals beschreven in bijlage B07 duidelijk voor u?

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).

Samenvattend:

Marktpartijen geven aan dat het overzicht op hoofdlijnen duidelijk is, maar dat op enkele punten nog onduidelijkheden bestaan, met name over:

- de interpretatie van termen zoals 'concessieterrein' en 'opstelstroken';
- het ontbreken van bepaalde productiemiddelen in het overzicht;
- onjuiste informatie over de eigendomssituatie van productiemiddelen;
- het feit dat sommige productiemiddelen door meer schepen of verbindingen worden gebruikt dan in het overzicht staat vermeld.

2. Is de rolverdeling en bijhorende eisen zoals beschreven in bijlage B05.1 en bijlage B05.2 duidelijk voor u?

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 volgens het Ontwerp-PvE 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).

Samenvattend:

Er wordt aangegeven dat het 'eerstelijns' onderhoud, zoals beschreven in artikel 15 van bijlage 5, een zeer grote verplichting vormt. Daarnaast bestaat er onduidelijkheid over welke werkzaamheden wel of niet tot dit 'eerstelijns' onderhoud gerekend moeten worden. IenW geeft aan dat Rijkswaterstaat zelf gerekend heeft op een onderhoudsomvang van circa €70.000 tot €90.000 per jaar. Geadviseerd wordt om het 'eerstelijns' onderhoud te beperken tot de werkzaamheden die in bijlage 4 van bijlage 5 staan, en ervoor te zorgen dat de daarmee gemoeide kosten door de concessiehouder kunnen worden doorbelast aan Rijkswaterstaat.

Met betrekking tot de huurprijs/retributie wordt opgemerkt dat de keuze voor een omzetafhankelijke vergoeding op basis van horeca-inkomsten en souvenirverkoop (ook aan boord van schepen) door marktpartijen als onwenselijk en niet passend wordt beschouwd.

Daarnaast wordt aangegeven dat de kadastrale aanduidingen niet altijd duidelijk of onjuist zijn.



C. Elektrificatie

1. Kunt u per haven aangeven hoeveel vermogen u verwacht nodig te hebben om de betreffende verbinding volledig geëlektrificeerd uit te voeren?

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.

Samenvattend:

Marktpartijen geven aan dat ze alleen schattingen kunnen geven omdat de verwachte vermogens sterk afhangen van onder andere de dienstregeling, samenstelling van de vloot, de vaarsnelheid, en eventuele batterijbuffers in de haven. Voor de concessie West geven marktpartijen aan dat zij verwachten dat in de haven van Harlingen een vermogen van 16 MW (megawatt) tot ongeveer 30 MW nodig zal zijn. Voor de haven op Terschelling vanaf 16 MW tot 20 MW en voor Vlieland vanaf 3.5 MW tot 20 MW. Voor de concessie Oost wordt aangegeven dat een eerste, voorzichtige schatting uitgaat van een benodigde laadcapaciteit tussen de 5.000 kWh en 7.500 kWh. Daarnaast wordt geschat dat voor Lauwersoog een behoefte van 3 MW voldoende is, mits de sneldienst langer in de haven is, en voor de havens van Ameland en Holwert wordt uitgegaan van een benodigde capaciteit van 8 MW.

Daarnaast wordt het belang van een goede reservevoorziening benadrukt, bijvoorbeeld bij een technische storing in de laadinstallatie. Mogelijke oplossingen zijn het inzetten van twee onafhankelijke oplaadinstallaties of tijdelijk varen op (bio)diesel. Dit laatste is echter alleen toepasbaar op de reguliere dienst, omdat een hybride (diesel – elektrische) uitvoering van de sneldienst vanwege het gewicht niet mogelijk is.

2. Kunt u daarbij per haven het maximale piekvermogen (In MW/h) aangeven dat hierbij nodig is?

Samenvattend:

De meeste marktpartijen geven aan dat de vermogens genoemd onder C1 tevens de piekvermogens zijn. Voor de concessie Oost wordt bovendien aangegeven dat in extreme situaties (slecht weer, laag water) ongeveer 2,1 MWh vermogen nodig is in Holwert en Nes, en circa 4,2 MWh in Lauwersoog.



3. Hoe kijk u aan tegen het bovenstaande proces? Bijvoorbeeld: is het bovenstaande proces haalbaar voor u en voorziet u ergens problemen?

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 batterijelektrische schepen uit te voeren door minimaal 1 schip per verbinding per jaar elektrisch uit te voeren totdat alle voor de verbinding gebruikte schepen batterijelektrisch 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.

Samenvattend:

Het proces wordt door alle marktpartijen als ambitieus bestempeld. Marktpartijen wijzen op het risico van desinvesteringen wanneer er onvoldoende duidelijkheid wordt gegeven in de aanbestedingsstukken. Er worden verschillende suggesties gedaan om de duidelijkheid voor marktpartijen te vergoten. Zo wordt er voorgesteld om een jaartal te benoemen waarop de laadinfrastructuur op zijn vroegst gereed is. Indien het vastleggen van een jaartal niet mogelijk blijkt, kan een alternatief zijn om marktpartijen de garantie te geven dat, wanneer zij al vóór de



oplevering van de laadinfrastructuur investeren in nieuwe schepen, zij gedurende ten minste 10 tot 15 jaar met de gekozen aandrijving kunnen blijven varen. Een andere suggestie is het werken met een tijdsvenster waarin de laadinfrastructuur gereedkomt, waarbij rederijen compensatie van IenW ontvangen als de infrastructuur pas na dat venster beschikbaar is. Ook het verstrekken van subsidie wordt door marktpartijen genoemd als mogelijke oplossing. Verder wordt ook benoemd dat wijzigingen in de dimensies van de vaargeulen ook kunnen leiden tot desinvesteringen in elektrische schepen.

Marktpartijen hebben daarnaast opmerkingen op de voorgestelde fasering. Het opleveren van één nieuw of omgebouwd schip per verbinding per jaar wordt als onrealistisch beschouwd en zou gevolgen hebben voor de dienstregeling, zeker bij ombouw – terwijl dit juist een aantrekkelijke optie kan zijn. Geadviseerd wordt om dit aan te passen naar ten minste één batterij-elektrisch schip per concessie dat jaarlijks in gebruik wordt genomen. Daarbij dient rekening te worden gehouden met de resterende levensduur van de bestaande schepen. Ook wordt aangegeven dat, wanneer de laadinfrastructuur pas aan het einde van de concessieperiode beschikbaar komt, overwogen moet worden om de elektrificatie door te schuiven naar de volgende concessie of te beperken tot de reguliere dienst.

Over de inzet van hybride (diesel – elektrische) schepen als tijdelijke oplossing voor de reguliere dienst lopen de meningen uiteen. Enerzijds wordt benadrukt dat een investering in hybride veren de mogelijkheid biedt om deze op ieder moment om te bouwen naar volledig elektrische aandrijving. Anderzijds wordt erop gewezen dat het hebben van zowel dieselmotoren als accu's leidt tot aanzienlijke extra kosten.



D. Overige onderdelen ontwerp-PvE

1. 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?

Het is fijn als u aangeeft over welk hoofdstuk/welke pagina/welke eis uw reactie gaat.

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.

Samenvattend:

De beantwoording van onderdeel D wordt separaat opgenomen in de reactienota.

2. 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?

Het is fijn als u aangeeft over welk hoofdstuk/welke pagina/welke eis uw reactie gaat.

Samenvattend:

De beantwoording van onderdeel D wordt separaat opgenomen in de reactienota.

3. Wat wilt u verder nog graag meegeven?

Samenvattend:

De beantwoording van onderdeel D wordt separaat opgenomen in de reactienota.



E. Majeure ontwikkelingen

1. Hoe kijkt u aan tegen het proces met betrekking tot majeure ontwikkelingen zoals beschreven in bijlage B12?

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/MIRTverkenning Ameland is in artikel 8.4 van het ontwerp-PvE een afzonderlijk proces opgenomen.

Samenvattend:

Marktpartijen vinden het verstandig dat IenW een proces heeft opgenomen voor majeure ontwikkelingen, gezien de bestaande onzekerheden in beide concessies. Tegelijkertijd geven sommige marktpartijen aan dat dit proces nog onvoldoende duidelijkheid en zekerheid biedt. Zij vinden de beoordeling te eenzijdig: zolang er geen overeenkomst bestaat tussen concessieverlener en concessiehouder, is het de concessieverlener die uiteindelijk beslist, stellen de marktpartijen. Ook de bepaling dat uitsluitend de concessieverlener beoordeelt of de concessiehouder zich maximaal inspant om nadelige gevolgen te beperken, wordt als te eenzijdig ervaren. Verder benadrukken partijen dat een majeure ontwikkeling er niet toe mag leiden dat hun financiële positie in gevaar komt en dat dit nadrukkelijker moet worden geborgd. Daarnaast wijzen marktpartijen erop dat IenW moet garanderen dat de in de bijlage genoemde voorbeelden, zoals wijzigingen in vertrek- of aankomstlocaties of aanpassingen van vaargeuldimensies, daadwerkelijk als majeure ontwikkeling kwalificeren. Verder wordt aangegeven dat er geen garantie is opgenomen voor een daadwerkelijke compensatie van negatieve netto financiële effecten. Het advies van marktpartijen is daarom dat bij iedere majeure ontwikkeling dit effect berekend wordt en dat in de aanbestedingsstukken wordt vastgelegd op welke wijze de berekening en compensatie plaatsvinden. Daarbij is het van belang om vooraf zo concreet mogelijk te omschrijven welke gebeurtenissen als majeure ontwikkelingen worden aangemerkt.



F. Financieel economische onderbouwing

1. 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?

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.

Samenvattend:

Marktpartijen geven aan dat het huidige bestand nog niet volledig is en op sommige punten nog niet klopt. In dat kader doen zij enkele suggesties ter verbetering. Zo adviseren ze om niet jaarlijks een prognose voor de gehele concessieperiode te hoeven invullen, maar alleen een prognose voor de eerste drie jaar. Daarnaast wordt geadviseerd om de EBITDA toe te voegen aan de winst- en verliesrekening en de afschrijvingen te totaliseren. Ook wordt voorgesteld het gemiddeld onderhoudstarief per zeemijl te vervangen door een tarief per draaiuur en om de vergoeding voor productiemiddelen op te nemen.

Naast deze verbeterpunten bestaan er nog enkele onduidelijkheden. Zo is de rol van de holding in eis 9.3 niet helder. Eveneens wordt gevraagd waarom kosten als horeca, vracht en winkels, onderdeel zijn van de FEO en meegenomen worden in de rendementsbepaling. Ook komt de planning in het Programma van Eisen niet overeen met de financiële verantwoording zoals beschreven in de financiële bepalingen. Daarbij wordt aangegeven dat de deadline van 1 april voor het aanleveren van de financiële verantwoording en prognose niet haalbaar is. Tot slot is het onduidelijk wat precies onder de loonkosten van de schippers valt.

2. Sluit de FEO (zie bijlage D) aan bij de kostenstructuur van uw bedrijfsvoering?

Samenvattend:

Marktpartijen merken op dat de kostenstructuur, met name op detailniveau, afwijkt. Grote problemen worden daarbij echter niet verwacht.



G. Voorkomen overwinst

1. Hoe kijkt u aan tegen deze uitwerking van het maximale rendement en de treffen maatregelen in geval van een voorziene of achteraf geconstateerde 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.

Samenvattend:

Marktpartijen zijn van mening dat overwinsten ingezet moeten kunnen worden om verliezen in andere jaren te compenseren, desgewenst via een eventueel kwaliteitsfonds. Verder wordt er opgemerkt dat er veel regels verbonden zijn aan een kwaliteitsfonds en wordt de vraag gesteld of een dergelijk fonds is toegestaan volgens de richtlijnen voor jaarverslaggeving. Er wordt geadviseerd om bij de afschrijving van schepen niet uit te gaan van de historische kostprijs, omdat dit geen juiste indicatie van de werkelijke waarde geeft, maar in plaats daarvan de economische waarde te gebruiken. Tot slot wordt aangegeven dat het rendement berekenen op basis van netto activawaarde een verkeerde benadering is, waardoor het rendement optisch snel en onevenredig lijkt te stijgen. Als alternatief wordt geadviseerd het rendement te baseren op het geïnvesteerde vermogen, bestaande uit eigen en vreemd vermogen.

2. 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?

Samenvattend:

Er wordt aangegeven dat het duidelijk moet zijn wanneer de laadinfrastructuur gereed is, omdat onzekerheid hierover rederijen kan doen besluiten investeringen uit te stellen, wat het rendement kan beïnvloeden. Dit kan ook optreden bij een veel latere oplevering van de laadinfrastructuur. In beide gevallen mag het niet zo zijn dat uitgestelde investeringen ertoe leiden dat middelen uit het kwaliteitsfonds aan het einde van de concessie aan IenW toevallen. Verder wordt er geadviseerd om ook een minimaal noodzakelijk rendement op te nemen om de financiële continuïteit van een reder te borgen.



H. Interesse in de aanbesteding

1. Wat kan IenW doen om uw interesse in deelneming aan de aanbestedingsprocedure te vergroten?

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.

Samenvattend:

Marktpartijen wijzen op diverse onzekerheden – zoals de dimensies van de vaargeulen, de elektrificatie, de vraag naar autovervoer en een mogelijke andere vertrek-locatie voor de verbinding met Ameland – en geven aan dat deze nog onvoldoende worden weggenomen. Ook de bepalingen rondom majeure ontwikkelingen bieden hierin voor sommige marktpartijen onvoldoende zekerheid. Voor de vaargeulen wordt voorgesteld de dimensies vast te leggen en bij eventuele wijzigingen te waarborgen dat de kosten hiervan niet voor rekening van de reder komen. Andere suggesties om onzekerheden te verminderen of gevolgen te mitigeren zijn het beschikbaar stellen van subsidie, het opnemen van een beheersbaar emissiereductiepad, het vastleggen van een minimaal rendement en het overwegen van een kortdurende concessie voor Waddenveren Oost. Daarnaast geven marktpartijen aan dat zij de administratieve lasten zoals nu opgenomen in het ontwerp Programma van Eisen hoog vinden.

2. Hoe kijkt u aan tegen dit voornemen?

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

Samenvattend:

Marktpartijen voorzien geen problemen.