

Vraagnummer	Document	Par. / artikel / tabel	Pagina	Onderwerp	Vertrouwelijke inlichting?	Vraag of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
5	Aanbestedingsleidraad	1.4	8	Tip 3 Groene knop	Nee	De genoemde 'groene knop' is bij ons niet zichtbaar in TenderNed. Op welke wijze kunnen wij over wijzigingen in TenderNed geïnformeerd worden.	Navraag door lenW bij TenderNed leert dat er geen technische problemen bekend zijn op dit vlak. Zodra een onderneming in TenderNed als 'geïnteresseerde' is geregistreerd, zou deze automatisch berichten moeten ontvangen over wijzigingen en updates van de aanbesteding. TenderNed adviseert de betreffende onderneming om zelf contact op te nemen, zodat het "probleem" gezamenlijk kan worden geanalyseerd en opgelost.	-
6	Aanbestedingsleidraad	2.4.3	12	Bedrijfsinformatie	Nee	Op grond van het bepaalde in de huidige vervoersconcessies is de huidige concessiehouder gehouden de door hem bij de uitvoering van de huidige concessie ingezette Schepen alsmede de daarbij behorende bedrijfsinformatie aan de Concessiehouder over te dragen, tenzij de huidige concessiehouder en de Concessiehouder anders overeenkomen. Wat wordt bedoeld met de daarbij behorende bedrijfsinformatie?	Met bedrijfsinformatie wordt bedoeld alle technische, juridische en registratiegegevens die essentieel zijn voor identificatie, eigendomsoverdracht en inzet en onderhoud van de schepen. Denk bij dit laatste bijvoorbeeld aan technische informatie, onderhoudshistorie en operationele documenten als keuringsrapporten en certificaten.	-
7	Aanbestedingsleidraad	3.1.3	14	volgorde en status documenten	Nee	In de genoemde rangorde staat op 1 de Nota's van Inlichtingen genoemd en op 2 de concep-concessiebesluiten. Ten behoeve van de leesbaarheid van het concessiebesluit tijdens de uitvoering van de concessie verzoeken wij de concessieverteiler om wijzigingen in de concept-concessiebesluiten die voortvloeien uit Nota van Inlichtingen vragen te verwerken in de concessiebesluiten zodat die documenten zelfstandig leesbaar blijven. Hetzelfde verzoek doen wij voor de Financiële bepalingen, het Programma van Eisen, de Begrippenlijst en de standaardformulieren. Kunt u dat bevestigen?	lenW geeft gehoor aan uw verzoek. Tegelijk met de NvI's zullen van de gewijzigde documenten versies worden gepubliceerd waarin de wijzigingen die naar aanleiding van de antwoorden in die NvI zijn doorgevoerd zichtbaar zijn. Daarnaast zal de oorspronkelijke versie van het betreffende document vervangen worden door een nieuwe 'schone' versie waarin deze wijzigingen zijn geaccepteerd.	-
8	Aanbestedingsleidraad	3.1.3	15	informatie uit inschrijvingen in aanbestedingsstukken	Nee	Geschreven staat "Daarnaast kunnen bij concessiesieverlening relevante aspecten uit de Inschrijving van de Concessiehouder in het Concessiebesluit, het Programma van Eisen, de Begrippenlijst, de Financiële bepalingen en andere bijlagen worden verwerkt." Gedurende de aanbesteding worden - mede via de Nota van Inlichtingen - de voorwaarden van de aanbesteding definitief gevormd, zoals het Programma van Eisen. Op basis daarvan wordt de inschrijving gedaan. Voorts is in het concept concessiebesluit geborgd dat toezeggingen uit de inschrijving die boven de eisen en voorwaarden uit de overige documenten gaan, ook daadwerkelijk moeten worden nagekomen. Kunnen wij in dit licht de hiervoor geciteerde zin zo begrijpen dat het verwerken van de inschrijving in de aanbestedingsstukken enkel betrekking heeft op gevallen waarin er in de aanbestedingsstukken concrete invulvelden zijn opgenomen waarvan vooraf duidelijk is welke informatie uit de inschrijving daarin opgenomen moet worden?	Nee, deze bepaling hoeft niet alleen betrekking te hebben op gevallen waarin er in de aanbestedingsstukken concrete invulvelden zijn opgenomen waarvan vooraf duidelijk is welke informatie uit de inschrijving daarin opgenomen moet worden. Zo kan lenW bijvoorbeeld de in het kader van gunningscriterium G2.2 toegezegde korting op de tarieven van de beschermde reisrechten verwerken in bijlage B9 (Overzicht Beschermde Reisrechten) bij het Programma van Eisen; zodat het vertrekpunt voor de jaarlijkse tariefindexatie duidelijk is. Ook kan lenW de in het Programma van Eisen vermelde normen ten aanzien van KPI's (bijvoorbeeld op het gebied van uitval en punctualiteit) aanpassen als een inschrijver met betrekking tot deze KPI's toezegt aan strengere normen te zullen voldoen dan geëist.	-
9	Aanbestedingsleidraad	3.1.4	15	Aanpassing documenten	Nee	In dit artikel behoudt u zich het recht toe om te mogen wijzigen. Door wijzigingen is het mogelijk dat het antwoord op de aanbesteding niet meer passend/ toegestaan is. Wij vragen u bij deze om in het geval er wijzigingen in gunningscriteria of PVE plaatsvinden minimaal 6 weken te hebben tussen wijziging en indieningsdatum.	Welke tijd lenW aan geïnteresseerden zal geven om wijzigingen in gunningscriteria, Programma van Eisen of andere aanbestedingsdocumenten in hun inschrijving te kunnen verwerken, zal afhangen van de aard van de wijzigingen. In geval van wezenlijke wijzigingen zal lenW geïnteresseerden meer tijd geven dan bij kleinere (tekstuele) waarbij de strekking van een criterium/eis/artikel niet wezenlijk wijzigt.	-

10	Aanbestedingsleidraad	3.1.5	15	verantwoordelijkheid aanbestedingsstukken	nee	Van inschrijvers kan een zekere mate van proactiviteit worden verwacht in die zin dat er vragen worden gesteld in de Nota's van Inlichtingen. Dit doet echter niet af aan de primaire verantwoordelijkheid voor correcte aanbestedingsstukken die bij de concessievrer lener ligt. Kunt u bevestigen dat paragraaf 3.1.5 niet afdoet aan deze algemeen geldende uitgangspunten in aanbestedingen?	Nee, dat bevestigt lenW niet. Zoals vermeld in paragraaf 3.1.5 draagt lenW geen verantwoordelijkheid voor gegevens die door Derden in het kader van de aanbesteding zijn verstrekt.	-
11	Aanbestedingsleidraad	3.4.1	17	Nota van Inlichtingen ronde 3	Nee	Sprake is van een groot aantal aanbestedingsstukken waarbij geldt dat op dit moment nog niet alle aanbestedingsstukken verstrekt zijn en pas op een later moment beschikbaar komen. inschrijvers doen vanzelfsprekend hun uiterste best om de eerste twee NvI rondes zo goed mogelijk te benutten. Tegelijkertijd kan het zo zijn dat nadien nog nieuwe vragen opkomen. Het is zowel in het belang van de inschrijver als van de concessievrer lener dat de inschrijvingen zo optimaal mogelijk worden gedaan. Wij verzoeken u daarom de beperking die is aangebracht voor de derde Nota van Inlichtingen te laten vervallen en toe te staan dat ook vragen over onderwerpen die nog niet eerder aan bod zijn geweest, gesteld kunnen worden.	lenW geeft gehoor aan uw verzoek en staat toe dat in het kader van Nota van Inlichtingen 3 ook vragen gesteld worden over onderwerpen die nog niet eerder aan bod zijn geweest. lenW heeft de betreffende tekst in de Aanbestedingsleidraad aangepast.	In paragraaf 3.4.2 van de Aanbestedingsleidraad is de tekst 'Vragen tijdens ... aanvullende informatie' verwijderd.
12	Aanbestedingsleidraad	3.4.2	17	Tussenversies van Nota's van Inlichtingen	Nee	U geeft de mogelijkheid tot het stellen van vragen tussentijds. Kunt u bevestigen dat deze vragen ook dienen te worden gesteld dmv standaardformulier 13? Dienen deze tussentijds gestelde vragen ook nog opgenomen te worden in de totaal vragenlijst voor bijvoorbeeld NvI 2?	Ja, deze vragen dienen ook gesteld te worden door middel van standaardformulier 13. Tussentijds gestelde vragen hoeven slechts één keer te worden ingediend; het is niet nodig deze op te nemen in een totaaloverzicht. lenW bepaalt, afhankelijk van de hoeveelheid en aard van de vragen, of een tussentijdse Nota van Inlichtingen wordt opgesteld (bijvoorbeeld NvI 2a. 2b etc.) of dat vragen in principe in de eerstvolgende geplande Nota van Inlichtingen beantwoord worden.	-
13	Aanbestedingsleidraad	3.4.3	18	Aanpassing aanbestedingsleidraad	Nee	Kunt u bevestigen dat de uiterlijke datum van 4 september niet van toepassing is indien na die datum er wijzigingen plaatsvinden in de aanbestedingsleidraad, de bijlagen en de standaardformulieren?	Ja, dat bevestigt lenW. Dit geldt alleen voor wijzigingen die ná 4 september 2026 worden doorgevoerd.	-
14	Aanbestedingsleidraad	3.4.3	18	Gebreken	Nee	In paragraaf 3.4.3 van de aanbestedingsleidraad vereist u dat een inschrijver over alles wat na de laatste nota van inlichtingen nog mogelijk enigszins onduidelijk is, een kort geding begint. Ons komt dat onredelijk bezwarend, disproportioneel en voor alle betrokkenen inefficiënt voor. Zou het niet beter zijn dat een inschrijver na kennisname van die laatste nota en het signaleren van onverhoopte nieuwe onduidelijkheden of onduidelijkheden die per ongeluk niet voldoende zijn opgehelderd, een vraag stelt waarin dit wordt signaleerd. Dan heeft de aanbestedder twee keuzes: de gesignaleerde vraagpunten alsnog oplossen en daarmee het proces op gang houden. Of de vraagpunten bewust niet beantwoorden en daarmee bewust aansturen op een kort geding. Het thans geldende alternatief is dat een inschrijver kortgedingkosten en kosten voor een advocaat moet maken, ook als aanbestedder het eens blijkt te zijn met het feit dat opheldering noodzakelijk was en de genoemde kosten dus voor niets worden gemaakt. Wij verzoeken u dus om een aanpassing van deze paragraaf.	lenW honoreert uw verzoek in die zin dat voor zover het (nieuwe) onduidelijkheden betreft die ontstaan door antwoorden in de laatst gepubliceerde Nota van Inlichtingen of wijzigingen die naar aanleiding van deze antwoorden in documenten zijn doorgevoerd, geïnteresseerden hierover nog vragen kunnen stellen die lenW dan zal beantwoorden. In paragraaf 3.4.2 is om die reden ook bewust aangegeven dat vragen die na de sluitingsdatum voor Nota van Inlichtingen 3 worden ingediend 'in beginsel' niet worden beantwoord in plaats van dat deze vragen 'per definitie' niet meer zullen worden beantwoord. lenW is daarbij van mening dat geïnteresseerden met drie vragenrondes waarbij zij over alle documenten vragen kunnen stellen (zie ook het antwoord op vraag 11) in principe voldoende gelegenheid hebben om eventuele onduidelijkheden aan te geven. De beperkingen tot het stellen van vragen in de laatste fase van de inschrijvingsperiode zijn bedoeld om te voorkomen dat lenW gedwongen is om het uiterste moment voor het indienen van de eerste inschrijvingen uit te stellen omdat geïnteresseerden na Nota van Inlichtingen 3 vragen stellen die niet direct betrekking hebben op de antwoorden in en wijzigingen naar aanleiding van Nota van Inlichtingen 3.	-
15	Aanbestedingsleidraad	3.4.3	17	NvI	Nee	Publiceert Opdrachtgever voor eerste Inschrijving en uiteindelijke inschrijving eveneens opnieuw de Leidraad en bijbehorende documenten, waarin de wijzigingen vanuit de Nota's van Inlichtingen duidelijk zijn gemarkeerd?	Zie het antwoord op vraag 7.	-

16	Aanbestedingsleidraad	3.4.3	17	Nvl	Nee	Geschreven staat dat indien naderhand blijkt dat de Aanbestedingsleidraad, de Standaardformulieren en/of de bijlagen gebreken bevatten en deze niet door de geïnteresseerde/inschrijver zijn gemeld aan de concessievertener, de door de concessievertener gegeven interpretatie van de aanbestedingsleidraad, de standaardformulieren en de bijlagen doorslaggevend is. de eventuele (nadelige) gevolgen hiervan komen voor risico van de inschrijver. Hiermee kunnen wij niet akkoord gaan. De verantwoordelijkheid voor correcte aanbestedingsstukken ligt primair bij de concessievertener. Dat proactiviteit aan inschrijvers zijde verwacht mag worden t.a.v. het aankaarten van onjuistheden en onduidelijkheden betekent niet dat voornoemde verantwoordelijkheid op inschrijver rust. Daarbij geldt dat aanbestedingsstukken wordt uitgelegd op basis van objectieve maatstaven. Een interpretatie van Concessievertener die niet kenbaar is voor inschrijver kan om die reden geen rol spelen. Dit volgt uit vaste rechtspraak. Bovendien geldt de contra proferentem regel op grond waarvan onduidelijke bedingen in een contract voor rekening en risico van de opsteller komen. Een afwijking van dit uitgangspunt is disproportioneel.	De essentie van paragraaf 3.4.3 is dat (potentiële) Inschrijvers verplicht zijn proactief te handelen en zich niet kunnen verschuilen achter (vermeende) onduidelijkheden en/of gebreken in de aanbestedingsdocumenten. Het uitgangspunt dat van (potentiële) inschrijvers op een aanbesteding een proactieve houding mag worden verwacht, is bevestigd in de rechtspraak. Naar het oordeel van lenW is dit geenszins disproportioneel. Het vereiste van proactiviteit, zoals uitgewerkt in paragraaf 3.4.3, vormt een afwijking van de contra proferentem-regel.	-
17	Aanbestedingsleidraad	3.5	19	Schouw	Nee	U geeft aan dat er aan mondeling gegeven antwoorden geen rechten kunnen worden ontleend. Bij deze verzoeken wij u een verslag beschikbaar te stellen met daarin opgenomen de gestelde vragen en de daarbij gegeven antwoorden. Verzoek dit verslag voor 5 juni op te leveren zodat de partijen nog vragen in vragenronde 2 kunnen stellen naar aanleiding van dit verslag.	lenW zal geen verslag beschikbaar stellen. Indien u vragen heeft, kunt u deze indienen in het kader van de Nota van Inlichtingen 2. Op die manier waarborgt lenW dat alle vragen zorgvuldig en gelijktijdig worden beantwoord.	-
18	Aanbestedingsleidraad	3.8.3	23	herstel van gebreken	Nee	Op grond van de rechtspraak kan een aanbesteder wel degelijk gehouden zijn om gelegenheid tot herstel van een gebrek te bieden, zie bijvoorbeeld ECLI:NL:HGARL:2021:11450 en ECLI:NL:RBMNE:2021:504. Dat betekent dat de derde bullet onderaan pagina 23 onjuist is. Wij verzoeken u de zin 'Concessievertener kan op geen enkele wijze verplicht worden om de gelegenheid te bieden een gebrek te herstellen en of onduidelijkheden weg te nemen' te laten vervallen.	Bij het nemen van een beslissing over het al dan niet toestaan van herstel zal lenW vanzelfsprekend de toepasselijke wet- en regelgeving en relevante rechtspraak in acht nemen.	-
19	Aanbestedingsleidraad	4.1.3	28	Voldoen aan de eisen	Nee	In andere openbaar vervoer aanbestedingen is het gebruikelijk een standaardformulier Verificatiematrix in te vullen waarin de inschrijver per eis een beknopte toelichting geeft dan wel een verwijzing naar een bij de Inschrijving bijgevoegd document (incl. documentnaam, evt. paginanr. en/of paragraafnr.) waarin de conformiteit wordt aangetoond. Bij deze het verzoek dit formulier ook toe te voegen aan de procedure. In de plannen ligt dan de volledige aandacht op wat inschrijver biedt boven PVE.	lenW borgt dat de inschrijver voldoet aan alle aan de concessie verbonden voorwaarden, waaronder het Programma van Eisen, via standaardformulier 11 (Akkoordverklaring voorwaarden Concessie). lenW heeft er bewust voor gekozen om geen verificatiematrix op te nemen. Het opstellen en beoordelen van een dergelijke matrix brengt aanzienlijke inspanning met zich mee voor respectievelijk inschrijvers en lenW. Daarbij verwacht lenW dat de toegevoegde waarde beperkt zal zijn, omdat de ervaring leert dat inschrijvers zich vaak beperken met het aangeven dat zij aan de gestelde eis zullen voldoen.	-
20	Aanbestedingsleidraad	4.3.1	32	IE en vertrouwelijkheid	Nee	Kunt u bevestigen dat het bepaalde in de eerste alinea van deze paragraaf niet geldt voor informatie die door een inschrijver op enig moment aan de concessievertener is verstrekt (bijvoorbeeld gedurende de voorbereidende fase van de aanbesteding).	Ja, dat bevestigt lenW. Zie ook het antwoord op vraag 2 in Nvl-1a.	-

21	Aanbestedingsleidraad	5.2.2	35	Verwijzing	Nee	In paragraaf 5.2.2. (p. 35) staat Standaardformulier 6 en even verder op staat Standaardformulier 5. In beide gevallen gaat het over de Verklaring anticollusie en juistheid Inschrijving. In het Word-document "Standaardformulier C WenO" is dit 5. Nr. 6 gaat over WP2000. Graag uw correctie.	Bedoeld wordt standaardformulier 5. lenW heeft dit gecorrigeerd in paragraaf 5.2.2.	In paragraaf 5.2.2 van de Aanbestedingsleidraad is 'standaardformulier 6' aangepast naar 'standaardformulier 5'.
22	Aanbestedingsleidraad	5.2.2	35	Verklaring rechtmatigheid en juistheid Inschrijving	Nee	In paragraaf 5.2.2 wordt driemaal verwezen naar het Standaardformulier Anticollusie en juistheid Inschrijving. Tweemaal verwijst dit naar Standaardformulier nummer 6, eenmaal naar nummer 5. Volgens het overzicht van Standaardformulieren op pagina 67 is het correcte nummer 5. Kunt u dit aanpassen in de genoemde paragraaf?	Ja, zie het antwoord op vraag 21.	-
23	Aanbestedingsleidraad	5.4.2	40	Verzekeringen	Nee	Bij deze het verzoek dat verzekeringen mogen worden afgesloten bij een OESO-land en/of EU land. Door de huidige bepaling "OESO-land" is een in Cyprus gevestigde verzekeringsinstelling niet toegestaan hetgeen niet wenselijk is.	lenW past artikel 5.4.2 aan conform uw verzoek.	In paragraaf 5.4.2 en paragraaf 5.4.4 van de Aanbestedingsleidraad is achter 'OESO-land' toegevoegd: 'en/of EU land'.
24	Aanbestedingsleidraad	5.4.2	39	Verzekeringen	Nee	geschiktheidseis 5.4.2 verzekeringen is in feite een uitvoeringseis omdat hier pas op moment van start van de concessie aan hoeft te worden voldaan en ook dan pas het bewijs hoeft te worden geleverd. Aan deze eis kan dus bij de beoordeling van de eerste en definitieve inschrijving niet worden beoordeeld. Wij verzoeken u deze eis als uitvoeringsvoorwaarde op te nemen om deze onjuistheid op te lossen.	lenW geeft geen gehoor aan uw verzoek. lenW hecht eraan dat op het moment van inschrijving zekerheid geboden wordt dat de inschrijver aan deze uitvoeringsvoorwaarde zal kunnen voldoen. lenW wijst er daarbij op dat onder het kopje 'Onderliggende bewijsstukken' is aangegeven dat een inschrijver twee mogelijkheden heeft om aan te tonen dat hij aan deze geschiktheidseis kan voldoen. Een van de mogelijkheden is dat hij een toezegging van een verzekeringsmaatschappij heeft dat 'De Inschrijver binnen de termijn van 56 kalenderdagen na verlening van de Concessie als verzekeringsnemer zal worden geaccepteerd ter zake van de verzekering.' Een inschrijver hoeft op het moment van inschrijving dus nog niet daadwerkelijk over de vereiste verzekeringen te beschikken.	-
25	Aanbestedingsleidraad	5.4.3	40	Vermogen overnameprijs schepen te voldoen	Nee	De inschrijver moet voor iedere externe financier een bereidverklaring overleggen. Voor zover de Schepen met eigen vermogen worden gefinancierd, lijkt te worden volstaan met de enkele mededeling van de Inschrijver. Dit impliceert dat Inschrijvers kunnen inschrijven door te stellen dat er eigen vermogen is, zonder dat dit feitelijk zo is. Bent u het met ons eens dat in een geval de financiering (gedeeltelijk) met eigen vermogen plaatsvindt de inschrijvende partij een jaarrekening dient aan te leveren over het jaar 2025 met een goedkeurende accountantsverklaring waaruit blijkt dat het betreffende vermogen vrijelijk beschikbaar is? Daarnaast dient de aandeelhouder naar onze mening tenminste een verklaring af te geven dat het eigen vermogen niet zal worden verlaagd door bijvoorbeeld dividenduitkeringen of andere aandeelhoudersbesluiten welke een negatieve impact hebben op het eigen vermogen in de jaren 2026 tot en met 2029.	lenW deelt uw standpunt dat ook indien een Inschrijver de schepen met eigen vermogen financiert, hiervoor bewijs moet worden overgelegd. Daarom zal lenW in paragraaf 5.4.3 opnemen dat een Inschrijver in dat geval een accountantsverklaring dient te overleggen waarin wordt gegarandeerd dat in 2025 voldoende eigen vermogen beschikbaar is om de schepen over te nemen en een verklaring van de aandeelhouder dat het eigen vermogen op het vereiste niveau wordt gehouden. Daarnaast dient de winnende Inschrijver uiterlijk zes maanden vóór de start van de concessie een jaarrekening over 2028, voorzien van accountantsverklaring, te overleggen waaruit blijkt dat dit vermogen daadwerkelijk beschikbaar is, inclusief een verklaring van de aandeelhouder dat het eigen vermogen op het vereiste niveau wordt gehouden.	In paragraaf 5.4.3 van de Aanbestedingsleidraad wordt het volgende toegevoegd: 'Indien hij voornemens is (een deel van) de overnameprijs met eigen vermogen te financieren, voegt de Inschrijver als bewijs een accountantverklaring toe aan zijn Inschrijving, waarin wordt gegarandeerd dat er in 2025 voldoende eigen vermogen beschikbaar is om de Schepen over te nemen en een verklaring van de aandeelhouder dat het eigen vermogen op het vereiste niveau wordt gehouden. De winnende Inschrijver dient uiterlijk zes maanden vóór de startdatum van de Concessie een jaarrekening over 2028, voorzien van een accountantsverklaring, te overleggen waaruit blijkt dat het eigen vermogen voor de financiering van de Schepen beschikbaar is en een verklaring van de aandeelhouder dat dit vermogen op het vereiste niveau gehouden wordt.'
26	Aanbestedingsleidraad	5.5.1	42	Verwijzing	Nee	In paragraaf 5.5.1 wordt eerst gesteld: De Inschrijver dient voor (elk van) zijn referentie(s) Standaardformulier 8 (Referentie inzake vereiste ervaring) in te vullen en bij het kopje "Aanleveren van bewijsstukken" staat: "De Inschrijver voegt ter controle van het ingevulde en rechtsgeldig ondertekende Standaardformulier 10 (Referentie inzake vereiste ervaring) de volgende bewijsstukken aan de Inschrijving toe: ... etc." In Word-document "Standaardformulieren C WenO" is het nr. 10. Graag uw correctie.	Bedoeld wordt standaardformulier 10. lenW heeft dit gecorrigeerd in paragraaf 5.5.1.	In paragraaf 5.5.1 van de Aanbestedingsleidraad is 'Standaardformulier 8' aangepast naar 'Standaardformulier 10'.

27	Aanbestedingsleidraad	5.5.1	42	Referenties	Nee	Interpreteren wij geschiktheidseis GH5 juist als wij deze eis zo begrijpen dat ofwel met maximaal twee referenties mag worden aangetoond dat sprake is van aantoonbare ervaring met het binnen de EU/EER uitvoeren van voor een ieder openstaand personenvervoer, inclusief Motorrijtuigen, per Veerboot of Passagiersschip of met maximaal twee referenties mag worden aangetoond dat sprake is van aantoonbare ervaring met het binnen de EU/EER uitvoeren van Openbaar Vervoer in combinatie met aantoonbare ervaring met het binnen de EU/EER uitvoeren van vrachtvervoer over water? En dat als voor de tweede variant wordt gekozen het moet gaan om één of twee opdrachten waarin (in ieder van de opdrachten, indien twee referenties worden aangeleverd) zowel Openbaar Vervoer als het uitvoeren van vrachtvervoer over water onderdeel was? o.i. moet dit het geval zijn omdat een opdracht voor alleen vrachtvervoer niet kwalificeert als een kerncompetentie in het kader van de onderhavige concessie.	Een inschrijver kan op twee manieren aantonen dat hij over de vereiste ervaring beschikt: 1. Met één referentie aantonen dat sprake is van aantoonbare ervaring met het binnen de EU/EER uitvoeren van voor eenieder openstaand personenvervoer, inclusief motorrijtuigen, per veerboot of passagiersschip. Of 2. Met één referentie aantonen dat sprake is van aantoonbare ervaring met het binnen de EU/EER uitvoeren van openbaar vervoer, en met één referentie aantonen dat sprake is van aantoonbare ervaring met het binnen de EU/EER uitvoeren van vrachtvervoer over water (totaal twee referenties). lenW zal dit punt verduidelijken.	De tekst in paragraaf 5.5.1 van de Aanbestedingsleidraad is als volgt gewijzigd: 'De Inschrijver dient daartoe aan te tonen dat de Inschrijver als hoofdaannemer verantwoordelijk is of is geweest voor opdrachten waaruit volgt dat de Inschrijver beschikt over de ervaring die de Concessieovernemer noodzakelijk acht voor het kunnen uitvoeren van de Concessies. De Inschrijver kan hiertoe kiezen uit de volgende mogelijkheden: • Eén referentie waaruit blijkt dat er sprake is van aantoonbare ervaring met het binnen de EU/EER uitvoeren van voor een ieder openstaand personenvervoer, inclusief Motorrijtuigen, per Veerboot of Passagiersschip; of • Eén referentie waaruit blijkt dat er sprake is van aantoonbare ervaring met het binnen de EU/EER uitvoeren van Openbaar Vervoer in combinatie met één referentie waaruit blijkt dat er sprake is van aantoonbare ervaring met het binnen de EU/EER uitvoeren van vrachtvervoer over water.'
28	Aanbestedingsleidraad	5.5.1	42	Referenties	Nee	Bij de kerncompetenties geeft u aan dat het gaat om ervaring met het uitvoeren van Openbaar Vervoer in combinatie met aantoonbare ervaring met uitvoeren van vrachtvervoer over water. Moeten wij 'aantoonbaar uitvoeren van vrachtvervoer over water' interpreteren dat elke inschrijver aantoonbare ervaring dient te hebben met dagelijks vervoer van vracht over water bestaande uit (verse en diepgevroren) levensmiddelen, medicijnen, post, bouwmaterialen, (chemisch) afval en groothandelswaaren aan hotels, restaurants en strandpaviljoens?	lenW stelt geen eisen aan het type vracht dat moet worden vervoerd. Naar aanleiding van uw vraag heeft lenW wel een minimale omzetsels voor het vrachtvervoer toegevoegd, te weten € 5 miljoen. Daarnaast heeft lenW de omzetsels voor openbaar vervoer verlaagd van € 10 miljoen naar € 8 miljoen, zodat de totale omvang van de twee referenties beter in verhouding staat. lenW wijst u erop dat deze eis uitsluitend van toepassing is indien de inschrijver voor optie 2 kiest om zijn vereiste ervaring aan te tonen, zie ook het antwoord op vraag 27.	De tekst in paragraaf 5.5.1 van de Aanbestedingsleidraad is als volgt gewijzigd: 'Referenties mogen in ieder geval niet langer geleden zijn geëindigd dan drie jaar voor de publicatie van onderhavige aanbesteding en dienen een looptijd te hebben van ten minste 12 maanden. Verder gelden de volgende omzetsels: • De referentie met betrekking tot het uitvoeren van voor eenieder openstaand personenvervoer, inclusief motorrijtuigen, per veerboot of passagiersschip, dient een jaaromzet van ten minste € 10.000.000,- exclusief btw te hebben (gehad). • De referentie met betrekking tot het uitvoeren van openbaar vervoer dient een jaaromzet van ten minste € 8.000.000,- exclusief btw te hebben (gehad). • De referentie met betrekking tot het uitvoeren van vrachtvervoer over water dient een jaaromzet van ten minste € 5.000.000,- exclusief btw te hebben (gehad).'
29	Aanbestedingsleidraad	6.2	45	Toetsing Financieel Economische Onderbouwing (T2)	Nee	Welke normen worden gebruikt door het beoordelingssteam bij de "expert opinion"? Zijn er bijvoorbeeld bepaalde rendementseisen?	Met een 'expert opinion' wordt beoordeeld in hoeverre er sprake is van inzicht en duidelijkheid, en of de businesscase haalbaar is en geen substantiële risico's met zich meebrengt die de continuïteit van de veerdienst in gevaar kunnen brengen. Er worden daarbij geen specifieke rendementseisen of andere financiële eisen gehanteerd.	-
30	Aanbestedingsleidraad	6.3	46	aantal pagina's	Nee	Het implementatieplan is maximaal 24 pagina's. De bijlagen worden hieronder niet meegerekend, een van de bijlagen is de detailplanning. Dit sluit ook aan op de beschrijving in paragraaf 4.1.3. Kunt u bevestigen dat de bijlagen niet tot het maximaal aantal pagina's behoren en dat dit voor alle in te dienen plannen van toepassing is?	Voor het Implementatieplan geldt dat uitsluitend de bijlage met de detailplanning buiten beschouwing wordt gelaten bij de beoordeling of het maximaal aantal pagina's wordt overschreden. Voor alle overige bijlagen die een Inschrijver aan het Implementatieplan toevoegt, geldt deze uitzondering niet. Voor alle overige plannen geldt eveneens dat bijlagen meetellen bij de bepaling van het aantal pagina's, tenzij in de aanbestedingsleidraad expliciet anders is aangegeven.	-

31	Aanbestedingsleidraad	6.3	46	Implementatieplan	Nee	Het Implementatieplan mag maximaal 24 pagina's A4 omvatten. U vraagt voor het Implementatieplan naar 12 onderwerpen. Dit betekent dat per onderwerp gemiddeld slechts 2 pagina's A4 beschikbaar zijn. A). Staat u toe dat het Implementatieplan maximaal 36 pagina's A4 kan omvatten? B). Wij zijn voornemens om diverse onderwerpen nader te duiden met schematische weergaven. Is onze aanname correct dat wij dergelijke schematische weergaven in bijlagen kunnen toevoegen zonder dat dit van invloed is op het aantal gebruikte pagina's en dat u deze bijlagen meeneemt in de kwalitatieve beoordeling?	lenW gaat niet mee in uw verzoek om het aantal pagina's uit te breiden. lenW is van oordeel dat 24 pagina's voldoende ruimte bieden. Daarbij is het toegestaan om schematische weergaven in bijlagen toe te voegen, maar alleen de bijlage met de detailplanning telt niet mee bij de bepaling of het Implementatieplan het toegestane maximumaantal pagina's niet overschrijdt (zie ook het antwoord op vraag 30).	-
32	Aanbestedingsleidraad	7.2.1	50	beoordelingsteam	Nee	Het beoordelingsteam bestaat uit minimaal 3 leden per Gunningscriterium. Bij uitval door bv ziekte tijdens de beoordeling van 1 van de leden van het team ontstaat er direct een kwetsbare situatie met maar 2 leden. Wij stellen voor het minimale team 5 leden te laten zijn zoals ook in andere OV aanbestedingen meestal het geval is. Indien u deze wijziging niet doorvoert kunt u dan beschrijven op welke wijze u in bovengenoemd voorbeeld zult handelen? Erkent u als concessieverlener de kwetsbaarheid van 3 leden? Daarnaast willen wij opmerken dat bij een team van 5 leden de objectiviteit/ kwaliteit wordt verhoogd.	lenW spreekt bewust over <u>minimaal</u> drie leden. lenW wijst daarbij meer beoordelaars aan zodat ook bij ziekte of uitval ieder kwalitatief gunningscriterium door minimaal drie leden van het beoordelingsteam beoordeeld wordt, zodat lenW te allen tijde aan deze bepaling in de Aanbestedingsleidraad kan voldoen.	-
33	Aanbestedingsleidraad	7.2.1	51	URL's, video's	Nee	Bij het aanbieden van nieuwe of gerestylde schepen is het aanleveren van beeldmateriaal in onze ogen van grote meerwaarde. Is het aanleveren van een 3d visual als bijlage toegestaan? Indien dit niet is toegestaan kunt u dan motiveren waarom niet?	Over het algemeen is het aanleveren van beeldmateriaal geen onderdeel van de beoordeling. Bij gunningscriterium 3.1 is het aanleveren van visualisaties wel toegestaan. Hierbij zijn ook 3d-visuels toegestaan.	In paragraaf 7.5.1 van de Aanbestedingsleidraad is onder het kopje 'Door de Inschrijver aan te leveren informatie' de volgende zin toegevoegd: 'Het is de Inschrijver toegestaan om in aanvulling op de hierboven geëiste informatie (3D-)visualisaties aan zijn Inschrijving toe te voegen.'
34	Aanbestedingsleidraad	7.3.2	56	Niet meetellende afvaarten	Nee	Het is de Inschrijver niet toegestaan om Afvaarten aan te bieden die niet zijn voorzien van een vast tijdstip, maar een flexibel inzet moment hebben. Betekent dit dat extra afvaarten gedurende het jaar niet ingezet mogen worden? Kunt u dit verduidelijken?	lenW beoogt met dit gunningscriterium het aantal afvaarten structureel te verhogen. Daarom worden uitsluitend afvaarten die vast in de dienstregeling worden opgenomen meegenomen in de beoordeling van G1.2. Dit betekent dat een aangeboden afvaart waarvoor de inschrijver nog geen concreet tijdstip heeft bepaald en die niet is opgenomen in de ontwerp-dienstregeling, niet meetelt voor dit gunningscriterium. Het staat de concessiehouder vrij om tijdens de looptijd van de concessie extra afvaarten in te zetten bovenop het aantal vaste extra afvaarten dat hij in G1.2 heeft aangeboden. lenW heeft dit verduidelijkt in paragraaf 7.3.2 van de Aanbestedingsleidraad.	De zin in paragraaf 7.3.2 van de Aanbestedingsleidraad is aangepast naar: 'Hetzelfde geldt voor Afvaarten die niet voorzien zijn van een vast tijdstip in de Dienstregeling, maar een flexibel inzet moment hebben. Deze Afvaarten worden door de Concessieverlener ook niet meegenomen bij de berekening van de score voor Gunningscriterium G1.2.'
35	Aanbestedingsleidraad	7.3.2	56	Niet meetellende afvaarten	Nee	Wat bedoelt u met "die niet voorzien zijn van een vast tijdstip, maar een flexibel inzet moment"?	Zie het antwoord op vraag 34.	-
36	Aanbestedingsleidraad	7.3.2	58	Score G1.2	Nee	Uit het tekstblok Beoordeling G1.2. leiden wij af dat de score 10 punten is. Echter uit het totaaloverzicht op bladzijde 49 staan maximum score op 14. Verzoek deze onjuistheden aan te passen of te verduidelijken waarom het wel juist is.	De 14% betreft het gewicht van het gunningscriterium en niet de score. De behaalde score (met een maximum van 10) wordt vermenigvuldigd met dit gewicht van 14%. Een score van 10 resulteert bijvoorbeeld in 1,4 punten. Deze systematiek is van toepassing op alle gunningscriteria. De maximale totaalscore bedraagt aldus 10.	-
37	Aanbestedingsleidraad	7.4.1	59	Aan te leveren informatie	Nee	Het aantal reisproducten is naar verwachting dermate groot dat de gevraagde tabellen een groot deel van de 4 pagina's invult. Wij stellen voor het tariefaanbod als vaste bijlage toe te voegen (en niet mee te tellen in aantal pagina's van het plan). In het plan is dan voldoende ruimte voor de onderbouwingen van keuzes voor Reisproducten met de daarbijbehorende tarieven en de meerwaarde.	lenW heeft naar aanleiding van uw verzoek de maximale omvang van het voorstel gewijzigd in 4 pagina's exclusief tabellen.	In paragraaf 7.4.1 van de Aanbestedingsleidraad is de passage 'maximaal 4 pagina's' vervangen door 'maximaal 4 pagina's exclusief tabellen'.

38	Aanbestedingsleidraad	7.4.1	59	Betaalbaarheid	Nee	Gevraagd wordt te onderbouwen dat aangeboden Reisproducten een positief effect hebben op de betaalbaarheid. Onduidelijk is wat hier bedoeld wordt. Kunt u dit verduidelijken?	lenW bedoelt hiermee dat de de inschrijver Reisproducten in het voorstel opneemt die bij een redelijk gebruik zichtbaar bijdragen aan een goedkopere overtocht voor de gebruiker, ten opzichte van de situatie dat de gebruiker het reguliere tarief voor de overtocht betaalt.	-
39	Aanbestedingsleidraad	7.4.1	58	Portfolio	Nee	Kunt u aangeven op welke wijze u aankijkt tegen een uitbreiding van portfolio waardoor de betaalbaarheid positief wordt beïnvloed maar door de veelheid van reisproducten het onoverzichtelijk wordt voor de reizigers. Hoe dienen we met dit spanningsveld om te gaan?	lenW laat deze afweging aan de inschrijver. lenW stuurt niet op het aantal Reisproducten dat de concessiehouder moet of maximaal mag aanbieden. Uitbreiding van het portfolio is voor lenW daarbij geen doel op zich. De inschrijver kan kiezen voor een uitbreiding van het bestaande portfolio als dat in de optiek van de inschrijver een positief effect heeft op de betaalbaarheid (zie ook het antwoord op vraag 38). Daar kan ook een herziening van het bestaande portfolio deel van uit maken.	-
40	Aanbestedingsleidraad	7.4.1	59	Betaalbaarheid	Nee	Op welke manier kan de inschrijver het beoordelingsteam overtuigen van meerwaarde? Welke criteria gelden bij de beoordeling van Portfolio van Reisproducten en daarbij behorende tarieven.	Het is aan inschrijver te bepalen hoe hij het beoordelingsteam overtuigt van de meerwaarde. Meerwaarde kan worden geleverd door de Reisproducten zo goed mogelijk te laten aansluiten op de wensen van verschillende groepen Reizigers, waaronder frequente Reizigers en scholieren.	-
41	Aanbestedingsleidraad	7.4.2	60	Score G2.2	Nee	Uit het tekstblok Beoordeling G2.2. leiden wij af dat de score 10 punten is. Echter uit het totaaloverzicht op bladzijde 49 staan maximum score op 7. Daarnaast is er een fout in de formule G2.1. moet G2.2 zijn. Verzoek deze onjuistheden aan te passen of te verduidelijken waarom het wel juist is.	Wat betreft de score: zie het antwoord op vraag 36. Verder klopt uw constatering in die zin dat waar in de formule G1.2 staat (en niet G2.1 zoals u aangeeft) dat veranderd moet worden naar G2.2. lenW heeft dit aangepast.	In paragraaf 7.4.2 van de Aanbestedingsleidraad is in de formule in het beoordelingskader 'Beoordeling G2.2: Verlaging tarieven Beschermd Reisrechten' 'G1.2' vervangen door 'G2.2'.
42	Aanbestedingsleidraad	7.4.2	59	Betaalbaarheid	Nee	In 7.4.2 staat de eis dat dat alle tarieven met eenzelfde percentage worden verlaagd. Dit staat haaks op de wensen van eilanders en haaks op de mogelijkheid om flexibel om te gaan met bijvoorbeeld enerzijds de persoon en anderzijds de auto. Wij verzoeken u om de verlaging per rubriek mogelijk te maken. Wij denken aan vier rubrieken. (1) Eilandpassagiers, (2) Overige passagiers, (3) Eilandervoertuigen en (4) Overige voertuigen. De verlaging van het voertuigentarief voor niet-Eilanders is in onze ogen minder gewenst vanuit het aspect duurzaamheid en parkeerproblemen op Terschelling.	lenW begrijpt de wens om onderscheid te maken tussen verschillende rubrieken. Een onderverdeling in meerdere rubrieken levert echter veel complexiteit op in de kwantitatieve scoring van dit gunningscriterium, omdat dat een weging van de rubrieken ten opzichte van elkaar vergt. Het ontbreekt aan objectieve uitgangspunten om deze weging samen te stellen. lenW heeft vanuit de argumentatie van de vraagsteller wel begrip voor de lijn om het voertuigentarief voor niet-Eilandbewoners niet te verlagen. Daarom heeft lenW dit gunningscriterium zo aangepast dat de generieke tariefverlaging geldt voor alle Beschermd Reisrechten met uitzondering van de tarieven voor Motorrijtuigen van niet-Eilandbewoners.	In paragraaf 7.4.2 van de Aanbestedingsleidraad is aan de inleidende alinea de volgende zin toegevoegd: 'In afwijking van het voorgaande geldt dat de tarieven voor Motorrijtuigen van niet-Eilandbewoners zijn uitgezonderd van de generieke procentuele verlaging.' Aan het beoordelingskader in paragraaf 7.4.2 'op meerdere plekken na 'Programma van Eisen' toegevoegd: 'met uitzondering van de tarieven voor Motorrijtuigen voor niet-Eilandbewoners'.
43	Aanbestedingsleidraad	7.6.2	64	Beoordeling G4 deelscore 2	Nee	Het woord "aannemelijk" is voor inschrijvende partijen risicovol. We willen u verzoeken om dit nader in te kleuren. Indien een nieuw vaartuig instroomt met een lager energieverbruik hetgeen door de bouwer wordt opgegeven is het dan ook voor de beoordelingsteam aannemelijk? Indien we 1 op 1 een deskundige rapport overnemen is in dat geval de reductie aannemelijk?	De genoemde voorbeelden zijn allemaal voorbeelden van het aannemelijk beschrijven. lenW vindt het onwenselijk om het begrip verder in te kleuren omdat er verschillende manieren zijn om de aannemelijkheid aan te tonen.	-
44	Aanbestedingsleidraad	7.6	51	Vormvereisten	Nee	U schrijft het lettertype Arial met minimale lettergrootte van 9,5 punt en minimale regelafstand 1.0 en ook geldend voor de tekst in afbeeldingen, tabellen en voetnoten. Gaat u ermee akkoord dat lettertype Arial met minimale lettergrootte van 9,5 punt en minimale regelafstand 1.0 niet geldt voor tekst in afbeeldingen (aangezien dit ook digitale schermafdrukken kunnen zijn) en dat tekst in tabellen een minimale lettergrootte van 8 punt met een minimale regelafstand 1.0 heeft?	lenW houdt vast aan de eis ten aanzien van de minimale lettergrootte. Dit omdat anders afbeeldingen en tabellen lastig leesbaar zijn.	-
45	Aanbestedingsleidraad	7.6	62	CO2-reductie	Nee	Is de deelscore 1 CO2-reductiepad ook te relateren aan de productiemiddelen en roerende goederen?	Nee, alleen de uitstoot van Schepen valt onder het reductiepad.	-

46	Aanbestedingsleidraad	7.6.2	64	CO2-reductie	Nee	Het CO ₂ -reductieplan mag maximaal 6 pagina's A4 omvatten. U vraagt onder het kopje 'Door de Inschrijver op te leveren informatie' naar 'het overleggen van overeenkomsten met Derden waarop de Inschrijver een beroep zal doen'. Is onze aanname correct dat deze overeenkomsten met Derden niet meetellen in het maximaal aantal van 6 pagina's A4?	Deze aanname is correct.	-
47	Aankondiging TenderNed	5.1.3		3 Publicatie Tendered	Nee	Kunt u in zijn algemeenheid op alle wijzigingen die u maakt in alle publicaties en nieuwe versies van documenten zichtbaar maken, bv. door een compare versie toe te voegen in uw reactie?	Zie antwoord op vraag 7.	-
48	Aankondiging TenderNed	5.1.3		3 Publicatie Tendered	Nee	De geraamde duur van 160 mnd is in onze ogen niet juist. De geraamde duur moet ons inziens 15*12 = 180 mnd zijn.	Uw visie is correct. De geraamde duur wordt aangepast in TenderNed.	-
49	Bijlage A1	10.3		11 Aansprakelijkheid	Nee	Waarom sluit u artikel 43a lid 6 van de Wp2000 uit? Daarmee vervalt een stuk bescherming voor inschrijvers.	Artikel 43a lid 6 ziet op de situatie dat de voormalige concessiehouder rechten of verplichtingen ten aanzien van die productiemiddelen behoudt. Naar het oordeel van lenW doet die situatie zich in dit geval niet voor.	-
50	Bijlage A1	2.3		6 Uitleg toezeggingen	Nee	Wij verzoeken u de woorden "naar het oordeel van de Concessieoverlener" weg te laten. Er moet ruimte zijn het gesprek te voeren over de uitleg van toezeggingen.	lenW geeft geen gehoor aan uw verzoek. Toezeggingen in de inschrijving moeten duidelijk zijn en moeten worden nagekomen. Het in artikel 2.3 genoemde "oordeel van de Concessieoverlener" heeft betrekking op de vraag of een gedane toezegging uitstijgt boven de in de Aanbestedingsstukken gestelde (minimum)eisen. Die eisen moeten sowieso worden nageleefd, maar als de Concessiehouder meer heeft aangeboden dan minimaal is geëist dient hij ook het meerdere aan te bieden. Of het gebodene meer is dan geëist, wordt bepaald door de Concessieoverlener.	-
51	Bijlage A1	3.4		7 Ontheffing	Nee	De concessies Friese waddenveren kenmerken zich door de verlening (per concessie) aan één enkele vervoerder. In welke situatie zou u dan toch aan derden toestemming geven om naast de concessieoverlener openbaar vervoer naar de eilanden te verrichten? Wij verzoeken u te bevestigen dat u geen gebruik zult maken van artikel 29 Wp2000 jo. artikel 7a lid 1.	lenW kan dit niet bevestigen. Op grond van artikel 29 lid 4 Wp2000 kan lenW een ontheffing slechts weigeren als naar het oordeel van lenW de vervoersvoorziening waarvoor een ontheffing is aangevraagd, een zodanige gelijkenis vertoont met openbaar vervoer waarvoor de Concessie is verleend dat daarmee een onevenredige afbreuk wordt gedaan aan de exploitatie van die concessie. Die beoordeling kan lenW pas uitvoeren als in een concreet geval een ontheffing wordt aangevraagd.	-
52	Bijlage A1	5.6		8 Majeure ontwikkeling	Nee	Welke criteria hanteert de concessieoverlener bij het bepalen of iets een majeure ontwikkeling is? Op welke wijze beoordeelt de concessieoverlener of iets majeur is?	Zoals in de Begrippenlijst is gedefinieerd verstaat lenW onder een majeure ontwikkeling 'Een bijzondere omstandigheid buiten de invloedssfeer van de Concessiehouder met dermate grote gevolgen voor de uitvoering van de Veerdienst dat deze kan leiden tot een wijziging van het economische evenwicht van de Concessie, gemeten in termen van verwacht absoluut rendement, in het voor- of nadeel van de Concessiehouder zoals opgenomen in artikel 13 van het Concessiebesluit.' Bepalend voor de vraag of sprake is van een majeure ontwikkeling is of een bijzondere omstandigheid buiten de invloedssfeer van de concessiehouder ligt en zo ja of deze omstandigheid leidt tot een wijziging van het verwachte absolute rendement. Het moet in het laatste geval wel om een substantiële wijzigingen gaan zoals het woord 'majeure' aangeeft. lenW heeft dit aan de definitie van het begrip toegevoegd.	Aan de definitie van het begrip Majeure ontwikkeling in de Begrippenlijst is 'leiden tot een wijziging van het economisch evenwicht' gewijzigd in 'leiden tot een substantiële wijziging van het economisch evenwicht'.
53	Bijlage A1	5.6		8 Majeure ontwikkeling	Nee	Welk middel heeft de concessiehouder om bezwaar te maken als een ontwikkeling die in de ogen van de concessiehouder majeur is, in de ogen van de concessieoverlener niet majeur is?	Artikel 25 van het Concessiebesluit ziet op geschillen. Het afwijzen van een verzoek van de Concessiehouder om een ontwikkeling aan te merken als majeure ontwikkeling is een besluit in de zin van de Algemene wet bestuursrecht. Hiertegen staat bezwaar open bij lenW en bij afwijzing van het bezwaar beroep bij het College van Beroep voor het bedrijfsleven (art. 25.2).	-
54	Bijlage A1	5.6		8 Majeure ontwikkeling	Nee	Kunt u bevestigen dat u in redelijkheid en billijkheid zult omgaan met verzoeken om iets als majeur aan te merken	lenW bevestigt dat het in redelijkheid en billijkheid zal omgaan met verzoeken om een ontwikkeling als majeur aan te merken.	-

55	Bijlage A1	5.6	8	Majeure ontwikkeling	Nee	Bent u het met ons eens dat wijzigingen van wetgeving op het gebied van CO2 belasting/ beprijzing, verhandelbaarheid van emissierechten (ERE's) in alle gevallen leidt tot een Majeure ontwikkeling. Een oplossing kan ook zijn dit onderdeel te laten zijn van de indexatiemethodiek door een 4e rubriek op te nemen. Indien voor deze systematiek wordt gekozen dient de weging van de rubrieken gekoppeld te worden aan weging van de kostencomponenten uit de FEO.	Nee, lenW kwalificeert de door u genoemde voorbeelden van wijziging van wet- en regelgeving niet als een majeure ontwikkeling, omdat dit ten koste zou gaan van het vermoedelijke doel van de betreffende wijziging. Of (een deel van) een eventuele CO2-belasting/beprijzing onderdeel is van de indexatiemethodiek is afhankelijk van de wijze waarop dit wordt vormgegeven/geïnd. Een eventuele opbrengstenderving als gevolg van wijzigingen in de verhandelbaarheid van emissierechten zullen in ieder geval geen onderdeel van de indexatiemethode zijn, omdat uit eis 7.5.1 van het Programma van Eisen volgt dat lenW de concessiehouder niet verplicht om deze rechten te verkopen.	-
56	Bijlage A1	6.2	9	Informatieverstrekking	Nee	In 6.2. wordt een vastgestelde termijn genoemd. Wij verzoeken u dit te wijzigen in een redelijke termijn. Daarnaast verzoeken wij toe te voegen dat indien de concessiehouder de informatie niet binnen de redelijke termijn kan opleveren concessiehouder gehouden is dit gemotiveerd aan te geven en dat concessievertener dan een nieuw besluit neemt over de de redelijke termijn.	lenW geeft geen gehoor aan uw eerste verzoek om vastgestelde termijn te wijzigen in redelijke termijn. Uitgangspunt daarbij is dat lenW altijd een redelijke termijn zal stellen, waarbij de concessiehouder gemotiveerd bij lenW kan aangeven waarom hij meer tijd nodig heeft om de gevraagde informatie aan te leveren. lenW kan alsdan besluiten de termijn aan te passen. lenW ziet geen noodzaak om deze mogelijkheid expliciet in dit artikel te vermelden.	-
57	Bijlage A1	8.2	10	Overdracht	Nee	Wij verzoeken u toe te voegen dat een dergelijke toestemming niet op onredelijke gronden zal worden onthouden.	lenW geeft gehoor aan uw verzoek en heeft een extra lid aan artikel 8 toegevoegd.	Aan artikel 8 van het concept-Concessiebesluit (bijlagen A1 en A2) is een nieuw lid 5 toegevoegd dat luidt: 'De Concessievertener zal de toestemming als bedoeld in lid 1 tot en met lid 4 niet op onredelijke gronden weigeren'.
58	Bijlage A1	8.4	10	Overdracht	Nee	In de 1e zin mist een woord. Is het wel of niet toegestaan ?	Dank voor uw opmerking. lenW heeft aan artikel 8.4 toegevoegd dat dit niet is toegestaan zonder voorafgaande schriftelijke toestemming.	In artikel 8.4 van het concept-Concessiebesluit (bijlagen A1 en A2) is 'Concessievertener, Schepen of Laadarmen' gewijzigd in 'Concessievertener, niet toegestaan Schepen en/of Laadarmen'.
59	Bijlage A1	9.3	10	Aansprakelijkheid	Nee	Welke aansprakelijkheidsverzekering jegens concessievertener wordt hier bedoeld?	lenW doet hier op de aansprakelijkheidsverzekering zoals omschreven in paragraaf 5.4.2 van de aanbestedingsleidraad. lenW haalt daarom 'jegens concessievertener weg uit de bepaling'. Ook verduidelijkt lenW in paragraaf 5.4.2 van de aanbestedingsleidraad dat het om verzekering(en) voor bedrijfsaansprakelijkheid en wettelijke aansprakelijkheid waaronder in ieder geval de aansprakelijkheid wegens letsel of dood van Reiziger(s) gaat.	In paragraaf 5.4.2 van de Aanbestedingsleidraad is de eerste zin gewijzigd in 'Verzekering(en) voor bedrijfsaansprakelijkheid en wettelijke aansprakelijkheid waaronder in ieder geval aansprakelijkheid wegens letsel of dood van Reiziger(s)'.
60	Bijlage A2	13	13	Artikel 13	Nee	Zoals u weet zijn de brandstofprijzen als ook de beschikbaarheid van brandstof(typen) niet goed in te schatten voor de komende jaren. Als inschrijvende partij dienen wij te rekenen met een uitgangspunt. Kunt u bevestigen dat mocht dat uitgangspunt gedurende de looptijd van de concessie substantieel worden overschreden, wij dan aanspraak kunnen maken op de regeling rondom een majeure ontwikkeling? Zo nee, waarom niet?	Het inkopen van brandstof is primair een aangelegenheid voor de concessiehouder. Stijgende brandstofprijzen lopen via artikel 9.1.8 van het PvE mee bij de jaarlijkse tariefindexatie. lenW beschouwt stijgende brandstofprijzen in beginsel niet als majeure ontwikkeling.	-

61	Bijlage A2	13.1 t/m 13.3	13	Artikel 13	Nee	De beoordeling of sprake kan zijn van een Majeure ontwikkeling is aan de Concessieverlener voorbehouden. Dat betekent dat deze regeling onvoldoende zekerheid biedt aan de concessiehouder. Bovendien geldt dat als sprake is van een majeure ontwikkeling dat KAN leiden tot aanpassing van de concessie of een financiële compensatie, maar de concessieverlener is hiertoe niet verplicht. Dat is niet acceptabel. Er is dus geen enkele garantie dat er bij een majeure ontwikkeling sprake is van enige compensatie of maatregel. Problematisch is dat de concessieverlener eenzijdig beoordeelt (en dus bepaalt) of sprake is van een Majeure ontwikkeling. Problematisch is de eenzijdige beoordeling door de concessieverlener of de concessiehouder zich maximaal heeft ingespannen en blijft inspannen om de nadelige gevolgen van de majeure ontwikkeling zo veel mogelijk te beperken. En zelfs als de concessieverlener van mening is dat sprake is van een Majeur ontwikkeling is de concessiehouder niet zeker van compensatie of een wijziging van de concessie. De concessieverlener KAN daar immers toe besluiten. Het proces met betrekking tot majeure ontwikkelingen geeft derhalve onvoldoende garantie en geeft onvoldoende het vertrouwen dat de concessieverlener de belangen van de concessiehouder in acht zal nemen. Uitgangspunt moet zijn dat bij iedere majeure ontwikkeling het negatief netto financieel effect berekend wordt en vergoed wordt. Daarbij is van belang dat vooraf zo veel mogelijk concrete invulling wordt gegeven aan wat majeure ontwikkelingen zijn. Wij verzoeken u deze regeling te herzien zodat de regeling daadwerkelijk de benodigde zekerheid biedt.	lenW stelt voorop dat de essentie van een concessieopdracht is dat de concessiehouder het aan de exploitatie verbonden risico draagt. Dat is dan ook het uitgangspunt van de concessies. Met de regeling inzake Majeure ontwikkelingen creëert lenW een mogelijkheid om dit exploitatierisico in uitzonderlijke gevallen te dempen. Zoals in de Begrippenlijst is gedefinieerd verstaat lenW onder een majeure ontwikkeling 'Een bijzondere omstandigheid buiten de invloedssfeer van de Concessiehouder met dermate grote gevolgen voor de uitvoering van de Veerdienst dat deze kan leiden tot een wijziging van het economische evenwicht van de Concessie, gemeten in termen van verwacht absoluut rendement, in het voor- of nadeel van de Concessiehouder zoals opgenomen in artikel 13 van het Concessiebesluit.' Naar aanleiding van uw verzoek heeft lenW in artikel 13.3 'kan de Concessieverlener' gewijzigd in 'zal de Concessieverlener'. lenW wijst er daarbij op dat zoals zowel in de inleidende tekst van artikel 13.2 als in artikel 13.3 is aangegeven dat bij een majeure ontwikkeling met een negatief financieel effect niet automatisch sprake is van een vergoeding van dit effect, maar dat in eerste instantie gekeken wordt of dit effect met een wijziging van de concessie zoveel mogelijk beperkt kan worden. Ook merkt lenW op dat eenzelfde procedure gevolgd wordt bij majeure ontwikkelingen met een positief netto effect voor de concessiehouder.	In artikel 13.3 van het concept-Concessiebesluit (bijlagen A1 en A2) is 'kan de Concessieverlener' gewijzigd in 'zal de Concessieverlener'.
62	Bijlage A2	13.2	13	Artikel 13	Nee	13.2 lid 1 sub a verwijst naar 13.1. Dat leidt mogelijk tot een veel te nauwe interpretatie van wat een Majeure ontwikkeling is. In 13.1 zijn slechts twee voorbeelden genoemd. Wij verzoeken u om de verwijzing naar lid 1 te verwijderen.	lenW honoreert uw verzoek en heeft de verwijzing naar lid 1 in artikel 13.2 onder sub 1 verwijderd.	In artikel 13.2 onder sub 1 van het concept-Concessiebesluit (bijlagen A1 en A2) is 'met inachtneming van het bepaalde in lid 1' verwijderd.
63	Bijlage A2	25.6	24		Nee	Geschreven staat dat de uitkomst van een geschillenbeslechting recht moet doen aan het publieke karakter van het concessiebesluit en aan de rechte te respecteren belangen van Derden bij naleving daarvan. Echter, geschillen worden voorgelegd aan de bevoegde rechter. De rechter zal dus de uitkomst van het geschil bepalen op grond van de voorliggende feiten en het recht. Het publieke belang is vervat in de concessievoorwaarden, waar de concessiehouder zich in een geschil op kan beroepen. Het mag niet zo zijn dat via artikel 25.6 nieuwe normen gecreeerd worden waardoor de gerechtvaardigde belangen van de concessiehouder doorkruist worden. Er moet altijd ruimte zijn voor een belangenafweging waarbij alle belangen een rol moeten spelen en niet slechts de belangen van de concessieverlener. Voorts achten wij deze bepaling in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur op grond waarvan ook van de concessieverlener zich rekenschap moet geven van alle betrokken belangen, waaronder ook die van de concessiehouder. Wij verzoeken om 25.6 te laten vervallen.	U stelt terecht dat wij op grond van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur rekening moeten houden met alle betrokken belangen, dus ook met de belangen van Derden. lenW handhaaft artikel 25.6.	-

64	Bijlage A2	7.1	9	Concept-concessiebesluit	Nee	Kunt u bevestigen dat de inzet van Derden met het oog op horeca-voorzieningen/verkoop van souvenirs op de schepen en/of in de terminals niet onder 'uitvoering van de concessie' valt nu deze activiteiten niet zien op het exclusieve recht om personenvervoer per veerboot of passagiersschip te verrichten?	In het Programma van Eisen zijn verplichtingen voor de Concessiehouder opgenomen wat betreft horec afaciliteiten. Het gaat om eis 6.3.4 onder a waarin is opgenomen dat Concessiehouder ervoor zorgt dat Schepen die hij op de reguliere dienst (geen verplichting op de sneldienst) inzet ten minste voorzien zijn van een horecaruimte waar betaalbare en bij voorkeur lokale en duurzame dranken en maaltijden met voldoende gezonde opties verkrijgbaar zijn en om eis 8.3.4 waarin is opgenomen dat Concessiehouder, ten minste in de wachtruimten aan vaste wal, zorgt voor passende horec afaciliteiten waar Reizigers tegen betaling ten minste koude en warme dranken kunnen verkrijgen. Omdat het hier gaat om verplichtingen die voortvloeien uit de Concessie valt de inzet van Derden voor deze activiteiten wel onder de uitvoering van de concessie. Eventuele overige voorzieningen zoals de verkoop van souvenirs vallen niet onder de concessie.	-
65	Bijlage A2	8.4	10	Concept-concessiebesluit	Nee	Er ontbreken woorden in de aanhef.	Zie het antwoord op vraag 58.	In artikel 8.4 van het concept-Concessiebesluit (bijlagen A1 en A2) is 'Concessieverlener, Schepen of Laadarmen' gewijzigd in 'Concessieverlener, niet toegestaan Schepen en/of Laadarmen'.
66	Bijlage A3	A3			Nee	Er ontbreken diverse zeer relevante stukken voor de inschrijving van de concessie, namelijk: - Bijlage A3 - Overname schepen en laadarmen (assets) bij nieuwe concessiehouder. Op wat voor termijn worden deze stukken gepubliceerd?	De verwachting is dat Bijlage A3 rond de zomer 2026 wordt gepubliceerd.	-
67	Bijlage B	1.4.2	14	Overmacht	Nee	Hoe verhoudt de vervoersplicht zich tot uitval van afvaarten als gevolg van nautische beperkingen (zoals vaargeuldiepte en waterstanden >= -1,60 m NAP), met name in voorspelbare piekperiodes rond Pasen, Hemelvaart en Pinksteren, wanneer deze uitval als overmacht wordt aangemerkt? Kunt u bevestigen dat de concessiehouder vergoed wordt indien deze afvaart bij eerstvolgend geschikt tijdsnog moet worden uitgevoerd om aan de vervoersvraag te voldoen, terwijl de betreffende afvaart buiten de vastgestelde dienstregeling valt?	lenW vergoedt geen afvaarten die op een later moment worden uitgevoerd. Wel heeft lenW in eis 2.2.3 toegevoegd dat de verplichting tot het overzetten van reizigers bij de eerstvolgende Afvaart, uitsluitend geldt voor uitval die niet wordt veroorzaakt door overmacht (zie ook het antwoord op vraag 81). Ook heeft lenW in eisen 2.1.1 en 2.1.5 toegevoegd dat de vervoersplicht niet van toepassing is in geval van overmacht.	Naast de aanpassing vermeld bij het antwoord op vraag 81 is aan eisen 2.1.1 en 2.1.5 van het Programma van Eisen toegevoegd ', behoudens in gevallen van Overmacht'.
68	Bijlage B	5.4.1	33	Maatwerk voor mensen	Nee	Opdrachtgever refereert in 5.4.1 PvE (Bijlage B) aan SROI 2.0 (Maatwerk voor Mensen). Dit lijkt tegenstrijdig met de verwijzing naar 5.4.2 (waarbij de bouwblokkenmethode van SROI Fryslân wordt gehanteerd). Juist bij SROI 2.0 wordt niet vastgehouden aan het bouwblokkenmodel. Graag uw toelichting.	De bouwblokkenmethode van SROI Fryslân moet gezien worden als manier om verantwoording af te leggen. Door dit format te gebruiken is dit herkenbaar voor de regio. Het Rijksbeleid "Maatwerk voor Mensen"(SROI 2.0) of de opvolger(s) daarvan beschrijft de wijze waarop de maatschappelijke bijdrage geleverd kan worden. De bouwblokkenmethode staat het hanteren van de brede definitie van SROI2.0 niet in de weg.	-
69	Bijlage B	9.1.3	47	Beschermde Reisrechten	Nee	Wij verzoeken de beschreven wijze van indexatie tussen 2026 en 2029 conform 9.1.10 te laten vervallen. De inschrijvende partijen lopen dan namelijk het risico van het overstappen van de huidige indexatiemethodiek naar de nieuwe indexatiemethodiek. Indien de nieuwe indexatiesystematiek van toepassing is en de tarieven 2029 worden geïndexeerd op basis van mutatie tussen 1 april 2026 en 1 april 2028 hebben de inschrijvende partijen dat risico niet. Indien u dit risico niet op deze wijze wil wegnemen kunt u dan motiveren waarom u als concessieverlener onnodig risico's laat bestaan?	lenW honoreert uw verzoek niet . Met de beschreven werkwijze wil lenW voorkomen dat bij de start van de nieuwe concessies sprake is van grote tariefschommelingen.	-
70	Bijlage B	9.1.8	48	Pompprijs Diesel	Nee	In de door u beschreven index voor brandstofkosten, ontwikkeling pompprijs Diesel, is zowel accijns als omzetbelasting verwerkt. Zowel accijns als omzetbelasting is voor ons niet van toepassing in onze calculatie. Bent u het met ons eens dat de index genormaliseerd dient te worden voor accijns en omzetbelasting effecten.	Het is lenW niet duidelijk hoe de index volgens de vraagsteller genormaliseerd moet worden. Voor wat betreft schommelingen in accijnzen en omzetbelasting verwijst lenW naar het antwoord op vraag 71.	-

71	Bijlage B	9.1.8	48	Pompprijs Diesel	Nee	Bent u met ons eens dat het afschaffen van de accijnsvrijstelling voor de binnenvaart gecorrigeerd zal worden in de indexberekening.	lenW vindt dat wijzigingen in btw- en accijnsbeleid, voor zover deze niet worden weerspiegeld in de in eis 9.1.8 gehanteerde indices, niet voor rekening van de concessiehouder mogen komen, omdat de concessiehouder dit niet kan beïnvloeden. Dat geldt ook voor het genoemde voorbeeld. Daarom is eis 9.1.8 met deze strekking aangepast.	In eis 9.1.8 van het Programma van Eisen is na 'pompprijs Diesel' toegevoegd: 'De maximaal toegestane tariefverhoging wordt aangepast voor wijzigingen in btw- en accijnsbeleid voor zover deze wijzigingen niet zijn weerspiegeld in de ontwikkeling van de drie hierboven opgenomen indexcijfers.'
72	Bijlage B	9.1.8	48	Indexcijfers	Nee	Kunt u verduidelijken wat u bedoelt met "indexcijfers van 1 april"? Bedoelt u hiermee het jaargemiddelde van de afgelopen 4 kwartalen van het kalenderjaar welke eind februari/ begin maart worden gepubliceerd?	lenW bedoelt met de indexcijfers van april dat bij elk van de drie bronnen wordt gekeken hoe de indexcijfers van april zich verhouden tot hetzelfde indexcijfer van april in het jaar daarvoor. In reactie op deze vraag heeft lenW dit in eis 9.1.8 verduidelijkt. Bij de cao-lonen wordt de ontwikkeling t.o.v. een jaar eerder op de desbetreffende pagina letterlijk genoemd. Op de CPI-pagina zal worden gekeken naar de jaarmutatie. Bij de ontwikkeling pompprijs Diesel zal een vergelijking worden gemaakt tussen de pompprijs in het eerste kwartaal t.o.v. het eerste kwartaal in het jaar daarvoor.	In eis 9.1.8 van het Programma van Eisen is bij elke bron toegevoegd dat het gaat om de ontwikkeling t.o.v een jaar eerder. De link naar de CPI indexcijfers is veranderd naar de meest recente met als basisjaar 2025=100.
73	Bijlage B	1.3.2.f	13	div.	Nee	Onderhoud van de productiemiddelen wordt verzorgd door de Concessievrerlener. Verschafft de concessievrerlener tijdig vooraf een planning terzake dit onderhoud met het oog op de hier geeiste beschrijving van afstemming?	Rijkswaterstaat verzorgt het beheer en onderhoud van de overige productiemiddelen conform de afspraken in het Model Vastgoedovereenkomst huur- en opstalrecht Concessie Waddenveren. Rijkswaterstaat verschafft tijdig vooraf een planning terzake dit onderhoud aan de Concessiehouder.	-
74	Bijlage B	8.3	46	div.	Nee	Voldoen de bestaande terminals aan de hier geformuleerde eisen?	lenW controleert momenteel of de terminalgebouwen aan deze eisen voldoen. lenW streeft ernaar om dit bij de 2e Nota van Inlichtingen te bevestigen.	-
75	Bijlage B	1.4.3.c	14	Maximale vaartijd sneldienst	Nee	U geeft een maximale vaartijd van 20 minuten + 10% . De huidige sneldiensten worden gevaren in 25 minuten. Kunt u de eis om die reden aanpassen naar 25 minuten + 10% voor de sneldienst (voor de verbinding Holwert - Ameland)? Graag uw aanpassing.	lenW heeft bij het bepalen van de maximale vaartijd aansluiting gezocht bij de huidige vaartijden. In de dienstregeling van 2026 is vanwege een tijdelijke situatie de vaartijd voor de sneldienst naar Ameland gewijzigd van 20 naar 25 minuten. Omdat het een tijdelijke situatie betreft past lenW de maximale vaartijd niet aan.	-
76	Bijlage B	11.1.7e	53	Eis 11.1.7e	Nee	In Eis 11.1.7e wordt verwezen naar het gebruik van standaard pictogrammen van Union Internationale des Chemin de fer. Wij stellen voor toe te voegen: voor zover dit niet conflicteert met wet en regelgeving.	lenW bevestigt dat de concessie-eisen gelden indien deze niet conflicteren met wet- en regelgeving, deze aanpassing voert lenW door in het PvE.	Aan eis 11.1.7 sub e. van het Programma van Eisen is toegevoegd: ' , voor zover dit niet conflicteert met wet- en regelgeving'.
77	Bijlage B	14.1.3	65	Klantenpanel	Nee	Op welke wijze worden de leden van het OCOW benoemd?	Partijen die voldoen aan de criteria, die in Bijlage C - Begrippenlijst zijn genoemd, en hiervoor een verzoek doen bij lenW kunnen door lenW worden toegelaten tot het OCOW. lenW neemt hierbij in acht of de partijen een goede afspiegeling zijn van zowel de verschillende typen reizigers die gebruikmaken van de veerdiensten, als de ondernemers op de Friese Waddeneilanden die afhankelijk zijn van deze verbindingen.	-
78	Bijlage B	2.1.12	19	Vervoersplicht	Nee	In eis 2.1.12 b wordt gevraagd een extra afvaart van de sneldienst in te zetten als in betreffend tijdvak de geplande afvaart van de sneldienst boven de 80% is. In veel gevallen zal er bij een "volle" sneldienst nog erg veel ruimte voor Reizigers zijn op de reguliere dienst die kort voor of na een sneldienst afvaart vertrekt. Deze eis heeft een negatief effect op de exploitatiekosten en heeft in onze ogen een beperkte meerwaarde. Deze eis is in strijd met het uitgangspunt "toekomstbestendigheid". Daarnaast is een extra afvaart ook uitstoot verhogend. Wij verzoeken u deze eis te laten vervallen.	lenW houdt vast aan eis 2.1.12. Deze eis is gebaseerd op de bestaande omgang met drukte en leidt naar verwachting niet tot een grotere inzet dan thans het geval is. Daarnaast biedt de bepaling reeds ruime flexibiliteit, aangezien deze ziet op een periode tot één maand voor vertrek. Tot slot waarborgt deze eis de benodigde zekerheid voor reizigers voor wie het vertrektijdstip en de reistijd van groot belang zijn, zoals eilandbewoners, zodat zij ook kort voor vertrek nog de mogelijkheid hebben om op het gewenste tijdstip te reizen.	-

79	Bijlage B	2.1.7	18	Vervoerplicht	Nee	Bent u zich ervan bewust dat de voorgeschreven systematiek afwijkt van de huidige systematiek? Bent u bereid de huidige systematiek van toepassing te laten zijn. De huidige systematiek (van concessie West) is dat de vier achter gehouden autoplekken tegelijkertijd boekbaar zijn voor eilanders en toeristen. Dit werkt naar volle tevredenheid. Aanpassing is daarmee in onze ogen onnodig en kostenverhogend.	lenW neemt uw suggestie niet over. lenW heeft er bewust voor gekozen om de vier gereserveerde plekken alleen beschikbaar te stellen voor eilandbewoners. Dit was immers een wens van eilandbewoners. Wanneer deze plekken ook worden opengesteld voor bezoekers, bestaat het risico dat eilandbewoners geen gebruik kunnen maken van deze plekken, terwijl juist zij in hun dagelijks leven het meest afhankelijk zijn van de veerdienst.	-
80	Bijlage B	2.1.9	18	Vervoersplicht	Nee	Eis 2.1.9 stelt dat motorrijstuigen van hulpdiensten voorrang moeten krijgen op andere reizigers. Dit is tegenstrijdig met de eis dat reizigers met een geldig vervoersbewijs altijd vervoerd moeten worden, welke instantie/bevoegdheid bepaalt of een motorvoertuig van een hulpdienst daadwerkelijk met spoed moet worden vervoerd?	lenW heeft in eis 2.1.9 reeds opgenomen dat het de concessiehouder is toegestaan om, in overleg met de reiziger, om te boeken in de situatie dat er geen ruimte meer is voor auto's van hulpdiensten. lenW zal in deze eis verduidelijken dat in een dergelijk geval de vervoerplicht uit eis 2.1.5 niet van toepassing is. lenW acht het niet nodig om in deze eis nader te definiëren wat onder 'spoed' wordt verstaan. lenW ziet dit als een operationele aangelegenheid van de rederij.	Aan de laatste zin van eis 2.1.8 van het Programma van Eisen is toegevoegd: 'Als uitzondering op de vervoerplicht als bedoeld in eis 2.1.5 is het de Concessiehouder toegestaan, na overleg met de betreffende Reiziger(s)...'
81	Bijlage B	2.2.3	20	Vervoersplicht	Nee	In geval van uitval is de concessiehouder verplicht om in ieder geval de reiziger op dezelfde dag te vervoeren, het kan voorkomen dat een afvaart moet worden geannuleerd vanwege weersomstandigheden die langere tijd (bv 24 uur) aanhouden waardoor een volgende afvaart pas de volgende dag mogelijk is en daarmee deze eis onuitvoerbaar. Wilt u de eis hierop aanpassen?	lenW deelt uw standpunt dat de eis niet haalbaar is wanneer afvaarten moeten worden geannuleerd als gevolg van weersomstandigheden die gedurende langere tijd kunnen aanhouden. lenW voegt daarom toe dat deze verplichting niet geldt wanneer uitval het gevolg is van overmacht.	Aan eis 2.2.3 van het Programma van Eisen is tussen "De Concessiehouder zorgt dat bij Uitval" en 'Reizigers met een geldig Reisproduct voor de betreffende Afvaart(en)' toegevoegd: 'die niet veroorzaakt wordt door Overmacht.'
82	Bijlage B	3.2.5	24	Communicatie en huisregels	Nee	Eis 3.2.5 geeft aan dat de concessiehouder overleg voert met o.a. de KNRM. Dit lijkt ons niet gewenst omdat conform het incidentenbestrijdingsplan de communicatie bij de kustwacht of veiligheidsregios ligt en de KNRM "slechts" een ondersteunende functie vervult. Bent u het met ons eens dat wij uitsluitend met de kustwacht en veiligheidsregios communiceren.	Het KNRM sluit vaak namens de Kustwacht aan, daarom vindt lenW het belangrijk dat het KNRM hier genoemd wordt. lenW past deze bepaling aan naar 'KNRM/Kustwacht' om aan dit verzoek te voldoen.	In eis 3.2.5 van het Programma van Eisen is achter KNRM toegevoegd: 'Kustwacht'.
83	Bijlage B	3.3.2	24	Veiligheidsmanagementsysteem	Nee	Eis 3.3.2 vraagt de concessiehouder om haar veiligheidsmanagementsysteem aan te passen op die van bijvoorbeeld Rijkswaterstaat. Wij hebben het veiligheidsmanagementsysteem van deze partijen niet beschikbaar, wij verzoeken u deze bij een volgende NVI aan te leveren. Mogelijkheid is ook dat we deze eis pas invullen in de implementatiefase.	lenW heeft geen bezwaar tegen aanpassing in de implementatiefase. Pas bij ingang van de nieuwe concessies moet aan deze eis worden voldaan.	-
84	Bijlage B	6.2.2	35	Schepen	Nee	Eis 6.2.2 stelt dat schepen onder alle omstandigheden moeten kunnen varen. In de huidige situatie zijn er meer situaties dat er niet gevaren wordt dan die ene keer per tien jaar. Bijvoorbeeld bij windkracht 12 of harde wind uit een bepaalde hoek of lage waterstand. De eis is niet passend.	lenW past deze eis niet aan. Eis 6.2.2 heeft betrekking op de constructie van de schepen. Met de eis dat schepen onder alle weersomstandigheden moeten kunnen varen, met uitzondering van unieke weersomstandigheden die minder dan eens in de tien jaar voorkomen, beoogt lenW te waarborgen dat de schepen voldoende robuust zijn. Voor de uitvoering van de dienstregeling geldt echter dat deze bij overmacht, bijvoorbeeld door harde wind, niet onder alle omstandigheden uitvoerbaar hoeft te zijn (zie eis 1.4.2). Het kan dus zijn dat een schip wel aan alle eisen voldoet, maar dat er omstandigheden zijn waaronder het schip niet veilig kan aanleggen of de vaargeul niet bevaarbaar is.	-
85	Bijlage B	7.1.10	39	Aankondiging	Nee	Kunt u bevestigen dat eisen 7.1.10 en 7.1.12 niet kunnen worden aangemerkt als de formele aankondiging zoals bedoeld in lid 1 van Bijlage B7?	Ja, dit bevestigt lenW.	-
86	Bijlage B	7.1.3	38	Afvallozingen	Nee	Kunt u garanderen dat er per ingang van de nieuwe concessie een vuilwaterafgitepunt beschikbaar is voor alle type schepen is (in de thuishaven)?	De vuilwaterafgitepunten zijn beschikbaar op locaties Lauwersoog (veerdienst), Ameland (veerdienst), Ameland (nabij sneldienst oostelijke kade), Terschelling (veerdienst), Vlieland (veerdienst). Het is aan de concessiehouder om te zorgen voor een goede aansluiting hierop.	-

87	Bijlage B	7.1.5	39	Duurzame schepen	Nee	U vraagt de inschrijver een berekening te maken van de CO ₂ -uitstoot als de afvaarten van 2024 worden gevaren met de schepen 1990. Voor inschrijvende partijen is het complex (welke schepen met welke emissie werden toen ingezet?) de uitgangscalculatie te maken gezien het moment van ruim 35 jaar geleden. Wij stellen voor vanuit het perspectief van Level Playing Field dat iedere inschrijver uitgaat van dezelfde referentiewaarde. Op basis van de dienstregeling van 2024 hebben we in bijgevoegde file een referentiecalculatie opgesteld. Deze referentiecalculatie resulteert in een CO ₂ uitstoot van 21.432.830 kilo. Bent u bereid deze uitstoot als uitgangspunt vast te stellen voor het gunningscriterium? Indien u hier niet in meegaat kunt u dan aangeven op welke wijze de uitgangssituatie dient te worden gecalculeerd? Zie de bijlage bij de vragen.	Ja, daar is lenW toe bereid. De referentiewaarden zijn voor Oost: 14.036 T Co ₂ WtW en voor West: 21.433 T Co ₂ WtW. Dit komt overeen met uw berekening.	In eis 7.1.5 is na 'zouden hebben gevaren' (= referentiewaarde) en na sub c ' waarbij de referentiewaarde voor de Concessie Waddenveren West 21.433 T CO ₂ WtW bedraagt en voor de Concessie Waddenveren Oost 14.036 T CO ₂ WtW bedraagt' toegevoegd.
88	Bijlage B	7.1.5	39	CO ₂ -reductie	Nee	Kunt u het referentieniveau van de CO ₂ -uitstoot vaststellen en delen? Zodat alle inschrijvers met een gelijke referentiewaarde rekenen (in lijn met de Gids Proportionaliteit)?	Zie het antwoord op vraag 87.	-
89	Bijlage B	7.1.5	39	CO ₂ -reductie	Nee	1). Bij eis 7.1.5 verwijst u naar de aandrijving van de schepen in 1990. Kunt u exact definiëren wat u bedoelt met 'de aandrijving van de schepen die in 1990 werden ingezet'? b. Is onze redenering correct dat u een roetfilterinstallatie niet onder 'aandrijving' verstaat, zoals gevraagd bij vraag a? 2). Kunt u bevestigen dat een roetfilterinstallatie niet wordt beschouwd als onderdeel van de 'aandrijving' zoals bedoeld in eis 7.1.5? 3). In het verlengde hiervan verzoeken wij u de bepaling te verduidelijken ten aanzien van het beoogde emissieniveau in 1990 (referentiewaarde), zodat een eenduidige referentie ontstaat en een gelijk speelveld voor alle inschrijvers wordt geborgd.	1. Met aandrijving wordt het soort motor (diesel, elektrisch of anderszins) en de brandstofmix bedoeld. Een roetfilterinstallatie valt daar inderdaad niet onder. Door het opnemen van referentiegetallen beoogt lenW voldoende duidelijkheid te scheppen. 2. Dat bevestigt lenW. 3. lenW heeft een referentiewaarde opgenomen waar inschrijvers van uit kunnen gaan.	-
90	Bijlage B	7.1.6	39	Ieder concessiejaar één batterij-elektrisch schip	Nee	Bij eis 7.1.6 staat 'op het moment dat duidelijkheid bestaat over het moment van gereedkomen van de netaansluiting die nodig is voor elektrificatie van een Verbinding, treden de Concessiehouder en de Concessieverlener in overleg over de fasering van uitvoering van deze Verbinding met Batterij-Elektrische-Schepen'. Eis 7.1.6 gaat hierbij uit van overleg over de fasering naar inzet van Batterij-Elektrische-Schepen. Dit is tegenstrijdig met eis 7.1.7, waar staat 'de Concessiehouder ieder Concessiejaar ten minste één Batterij-Elektrisch-Schip meer voor de uitvoering van de Verbinding inzet'. Dit betekent dat Concessieverlener richting de Concessiehouder een verplichting oplegt tot de inzet van 'jaarlijks één Batterij-Elektrisch-Schip meer'. Onderhavige Europese aanbesteding in deze hoedanigheid is voor het eerst in Nederland. Als u, gelet op het eerste lid van Bijlage B7, nu de aankondiging doet dat over 4 jaar de benodigde Laadinfrastructuur aanwezig is, is er niemand die met zekerheid kan stellen dat over 5 jaar (4 jaar + 1 jaar) er twee Batterij-Elektrische-Schepen op een verbinding 100% operationeel kunnen zijn. Dit tweede Batterij-Elektrisch-Schip moet dan nagenoeg met dezelfde kennis worden gebouwd als het eerste schip. Dit tweede schip kan dan niet uitgebreid worden getest op basis van de bevindingen van het eerste Batterij-Elektrisch-Schip. U vergelijkt deze aanbesteding in opzet en wettelijk kader met aanbestedingen van Openbaar Vervoer concessies. Bij dergelijke aanbestedingen van Openbaar Vervoer concessies waar een transitie naar 100% zero emissie in circa één jaar moet plaatsvinden, gaat dit in de praktijk vaker fout dan goed. Deze fouten ontstaan door het ontbreken van de benodigde Laadinfrastructuur en/of late levering van	lenW ziet geen tegenstrijdigheid tussen eis 7.1.6 en eis 7.1.7. In eis 7.1.6 wordt de procedure beschreven waarmee de uiteindelijke fasering wordt vastgesteld. Eis 7.1.7. beschrijft een uitgangspunt, te weten één schip per jaar per verbinding. Het is mogelijk om van dit uitgangspunt af te wijken. Zoals opgenomen in artikel 13 van het Concessiebesluit zullen door de Concessiehouder aangedragen argumenten meegewogen worden.	-

91	Bijlage B	7.1.12	39	Elektrische laadinfrastructuur	Nee	Kent u meerwaarde toe aan een inschrijver die het mogelijk maakt om ruim voordat de laadinfrastructuur gereed is aan uw zijde, elektrisch kan varen (en zo ja, waar in de inschrijving (gunningscriteria))? Dit is relevant omdat een inschrijver zelf mogelijk eerder voorbereidingen zou willen treffen om bij aanvang van de concessie batterij-electrisch te gaan varen.. Mogelijk op basis van tijdelijke laadinfrastructuur.	Ja, in Gunningscriterium 4 (Emissiereductie) wordt een inschrijver gewaardeerd voor het behalen van extra emissiereductie ten opzichte van het verplichte reductiepad. Het eerder overgaan op elektrisch varen draagt hier zeker aan bij.	-
92	Bijlage B	7.4.1.e	42	Duurzaamheidsparagraaf	Nee	Onderdeel van de duurzaamheidsparagraaf is het geproduceerde onderwatergeluid van de schepen. Kunt u aangeven welke meetmethode dient te worden toegepast? En vervolgens op welke wijze dit dient te worden gerapporteerd.	lenW heeft naar aanleiding van deze en andere vragen besloten de rapportage van onderwatergeluid aan te passen. lenW erkent dat het objectief meten van onderwatergeluid zeer ingewikkeld tot niet mogelijk is. Desondanks blijft het beperken van onderwatergeluid belangrijk. Daarom is de rapportage van het geluid zelf gewijzigd in een rapportage van de spanningen die gedaan zijn om onderwatergeluid te beperken.	Eis 7.4.1 sub e. is gewijzigd in: 'de genomen maatregelen om onderwatergeluid te beperken;'
93	Bijlage B	7.4.1.e	42	Onderwatergeluid	Nee	Het meten van het onderwatergeluid is niet mogelijk (c.q. zeer complex). Inschrijver stelt voor de eis inzake het onderwatergeluid te laten vervallen. Kunt u hiermee akkoord gaan en zo nee, wat verwacht u van Inschrijver?	Zie het antwoord op vraag 92.	-
94	Bijlage B	8.1.9	44	Laadinfrastructuur en de laadarm	Nee	1). Wat verstaat u onder een laadarm? 2). Kunt u bevestigen dat de concessieverlener in Lauwersoog verantwoordelijk is voor de aanschaf en plaatsing van de laadinfrastructuur tussen het klantstation van Enexis en de laadarm op het drijvende ponton?	1. De installatie die nodig is om de laadaansluiting op het schip te kunnen koppelen met de laadinstallatie op de wal. 2. lenW kan dit niet bevestigen. Zoals het er nu naar uit ziet zal de concessieverlener alleen de netaansluiting aanleggen, de concessiehouder wordt dan verantwoordelijk voor realisatie en beheer van de laadinfrastructuur. lenW is voornemens om voor NvI 2 hier verdere informatie over te verstrekken.	-
95	Bijlage B	9.1	47	Eilander-scholieren	Nee	Conform 9.1 PvE moet elke rederij in ieder geval een kortingsabonnement voor scholieren aanbieden waarmee zij tegen een voordeliger tarief met de veerdiensten van en naar school kunnen reizen. Wij gaan er hierbij van uit dat dit eilander-scholieren betreft en niet scholieren in algemene zin. Graag uw aanpassing.	Dit is juist. lenW heeft eis 9.1.5 hierop aangepast.	In eis 9.1.5 van het Programma van Eisen is 'scholieren' vervangen door 'scholieren die op een Waddeneiland wonen'.
96	Bijlage B	9.1.11	48	Tarieven	Nee	Bij deze het verzoek 9.1.11 zodanig te herformuleren dat bij overgang naar de inzet van Batterij-Elektrische schepen de samengestelde index uit 9.1.8 zal worden aangepast zowel naar weging van de drie componenten als naar brandstofkosten. Indien u deze aanpassing niet doorvoert verhoogt u onnodig het financieel risico voor de inschrijvende partijen.	lenW heeft eis 9.1.11 aangepast in lijn met dit verzoek.	Eis 9.1.11 van het Programma van Eisen is als volgt aangepast: 'De Concessieverlener wijzigt de index zoals genoemd in eis 9.1.8 wanneer wordt overgegaan op de inzet van Batterij-Elektrische Schepen (zie eis 7.1.6). Daarnaast kan de Concessieverlener op basis van de uitkomsten van de Mid Term Review (zie eis 13.4.1) besluiten tot een wijziging van de index zoals genoemd in eis 9.1.8.'
97	Bijlage B	9.1.16	49	Tarieven	Nee	Tarieven voor eilanders worden nu op een afgesloten deel van de website getoond. Mag de huidige systematiek worden voortgezet, of is het de bedoeling dat deze tarieven ook voor iedereen zichtbaar worden?	Vanuit het oogpunt van transparantie is het de bedoeling dat het totaaloverzicht aan tarieven voor iedereen zichtbaar is.	-
98	Bijlage B	9.1.17	49	Tarieven	Nee	Op welke redelijke gronden kan de concessiehouder nieuwe Reisproducten weigeren? Voor concessiehouder is bijvoorbeeld een redelijke grond dat het een substantieel negatief effect heeft op de reizigersinkomsten. Bent u het met ons eens dat dalende reizigersinkomsten een redelijke grond is?	Een substantieel negatief effect op de reizigersinkomsten kan een redelijke grond voor weigering zijn.	-

99	Bijlage B	9.1.17	49	Tarieven	Nee	Het studentenreisproduct is nu niet geldig op de veerdienst. Bent u het met ons eens dat, indien dit product door de concessiehouder moet worden geaccepteerd, dit een Majeure ontwikkeling is? Bij introductie treedt de procedure Majeure ontwikkeling uit het Concessie Besluit in werking.	lenW kan de concessiehouder niet eenzijdig verplichten om het studentenreisproduct zonder verdere afspraken op de veerdiensten geldig te laten zijn. Mocht in de toekomst de wens ontstaan om het studentenreisproduct ook geldig te laten zijn op de Friese Waddenveren, zal dit een overeenkomst vergen tussen vervoerders en het ministerie van OCW. Op dit moment wordt dit niet voorzien. lenW wil de geldigheid van het studentenreisproduct dan ook niet als majeure ontwikkeling in artikel 13 vastleggen.	-
100	Bijlage B	9.1.17/18	49	Tarieven	Nee	Welke procedure wordt gevolgd indien de concessieverlener en concessiehouder het niet eens zijn over wat redelijk is ?	Artikel 25 van het Concessiebesluit is van toepassing. Bovenal is de insteek van lenW dat, als de wens ontstaat voor een nieuw Reisproduct, dit in goed overleg tussen Concessieverlener en Concessiehouder tot stand komt.	-
101	Bijlage B	9.1.18	49	Tarieven	Nee	In art 9.1.18 wordt gesproken over compensatie voor opbrengstendering. Waarom geldt dit niet voor art 9.1.17 ?	lenW kiest bij 9.1.17 bewust voor een open formulering, om per geval met de Concessiehouder te kunnen bekijken hoe (de wens voor) een nieuw Reisproduct in de bedrijfsvoering inpasbaar is.	-
102	Bijlage B	9.1.7	48	Tarieven	Nee	Niet alle bezoekers van de Waddeneilanden maken gebruik van de veerdienst. Bij deze het verzoek bezoekers te vervangen door passagiers van de veerdienst.	lenW heeft dit verzoek overgenomen en eis 9.1.7 hierop aangepast.	In eis 9.1.7 van het Programma van Eisen is 'bezoekers' vervangen door 'Reizigers die geen Eilandbewoners zijn'.
103	Bijlage B	9.1.7	48	Tarieven	Nee	Voor het innen van de toeristenbelasting ontvangt de concessiehouder een vergoeding van de gemeente. Kunt u bevestigen dat deze vergoeding ook in de nieuwe concessie wordt ontvangen?	In de huidige praktijk innen de rederijen de toeristenbelasting voor de eerste verblijfsdag. Recent is duidelijk geworden dat er tussen de Waddengemeenten verschillen bestaan als het gaat om de (financiële) voorwaarden waaronder dit plaatsvindt. Dat maakt het ingewikkeld om in het PvE tot een generieke verplichting voor de concessiehouder te komen. lenW heeft eis 9.1.7 daarom aangepast in een procesbepaling. De huidige concessies bevatten op dit thema ook geen verplichting. En lenW kan en wil in het PvE ook niet eenzijdig een verplichting aan een andere overheid opleggen.	Eis 9.1.7 is gewijzigd in: 'De Concessiehouder treedt met Decentrale Overheden in overleg over het innen of afdragen van de toeristenbelasting voor Reizigers niet zijnde Eilandbewoner, en de voorwaarden waaronder dit in dat geval plaatsvindt.'
104	Bijlage B	9.1.8	48	Tarieven	Nee	De indexatie van de brandstofkosten is gerelateerd aan de pompprijs van de Diesel. Het behalen van de CO2 doelstellingen is niet mogelijk met de energiedrager Diesel, wij stellen daarom voor dat de indexatie van de brandstofkosten dan ook plaatsvindt op basis van prijsstijging van de brandstofmix waarmee de inschrijver heeft ingeschreven. Indien u deze methodiek niet aanpast verhoogt u het financiële risico voor inschrijvende partijen. Het cumulatieve effect van relatief kleine indexatieafwijkingen in de beginjaren van de concessie hebben een groot financieel effect voor de gehele concessie.	lenW is niet voornemens om de prijsontwikkeling van de brandstofmix van de inschrijver leidend te laten zijn bij de bepalingen in eis 9.1.8. lenW wil de jaarlijkse tariefstijging baseren op een openbare, eenduidige bron, namelijk StatLine van het CBS. Het CBS houdt niet de prijsontwikkeling van alle (bio)brandstoffen bij.	-
105	Bijlage B	9.1.8	48	Tarieven	Nee	Eerder heeft het Rijk onderzoek gedaan naar indexering volgens Horvath. Kunt u aangeven wat de reden is waarom deze methode geen onderdeel is geworden van de nieuwe concessie?	lenW heeft het Horvat-rapport voor een groot deel in de indexatiemethode in eis 9.1.8 verwerkt. lenW heeft ervoor gekozen om niet te differentiëren naar verschillende typen brandstoffen, omdat het CBS niet de ontwikkeling van alle typen brandstoffen bijhoudt.	lenW heeft het Horvat-rapport toegevoegd aan de aanbestedingsdocumenten. Het rapport is te raadplegen op het informatieportaal in de map 'Bijlage K - Informatie Concessieverlener lenW'.
106	Bijlage B	9.1.8	48	Kostenopbouw	Nee	In de door u gegeven indexatiestructuur komt de daadwerkelijke looncomponent niet voldoende tot uiting. De looncomponent weegt zwaarder mee. Inschrijver stelt de volgende weging in de componenten voor: 50% loon, 13% brandstof, 37% overig. Kunt u hiermee akkoord gaan en zo nee, waarom niet?	lenW heeft de bepalingen in 9.1.8 voor een groot deel aan het Horvat-rapport ontleend. De percentages bij de drie kostencomponenten zijn de gemiddelde wegingsfactoren die op pagina 16 van dat rapport zijn opgenomen. Door de wegingsfactoren zoveel mogelijk te baseren op het Horvat-rapport, beoogt lenW recht te doen aan de reële kostenstijgingen waar de concessiehouders mee te maken hebben. lenW neemt de in deze vraag voorgestelde weging niet over.	lenW heeft het Horvat-rapport toegevoegd aan de aanbestedingsdocumenten. Het rapport is te raadplegen op het informatieportaal in de map 'Bijlage K - Informatie Concessieverlener lenW'.

107	Bijlage B1	aanhef	2	Overzicht relevante wet- en regelgeving Q1 2026	Nee	Kunt u aangeven of er bij de start van de concessie sprake is van havenfaciliteiten, inclusief terminals, die niet volledig ruimtelijk zijn vergund en niet volledig voldoen van alle eisen die daaraan worden gesteld, onder meer op basis van de Omgevingswet en bijbehorende besluiten? Zo ja, kunt u specificeren t.a.v. welke havenfaciliteiten dat speelt en waar nog niet aan wordt voldaan.	Voor alle productiemiddelen die in het beheer van Rijkswaterstaat zijn, geldt dat deze voldoen aan wet- en regelgeving en zijn vergund. Voor de terminals die in beheer zijn bij de huidige concessiehouders, zal lenW bij de huidige concessiehouder navragen of deze voldoen aan de geldende wet- en regelgeving en beschikken over de vereiste vergunningen. lenW streeft ernaar om dit bij de 2e Nota van Inlichtingen te bevestigen.	-
108	Bijlage B2	B2.2	2	Toelichting plancycclus	Nee	In de 1e zin bedoelt u waarschijnlijk concessieverlener ipv concessiehouder ?	Dank voor uw oplettendheid, dit moet inderdaad de concessieverlener zijn. lenW heeft dit aangepast.	In de eerste zin van bijlage B2.2 is 'Concessiehouder' vervangen door 'Concessieverlener'.
109	Bijlage B2	B2.2	2	Toelichting plancycclus	Nee	De financiële prognose N+1 is van belang voor het vervoerplan van N+1. Is het dan niet logischer de financiële prognose incl impact nieuwe vervoerplan tegelijk met het vervoerplan in te dienen?	Het vervoerplan en de financiële prognose worden in de huidige plancycclus al deels parallel opgesteld. lenW vindt het niet wenselijk om de financiële verantwoording en prognose pas op 15 augustus te ontvangen. Met het oog op een tijdige beoordeling kiest lenW er daarom voor om de financiële prognose en het vervoerplan niet gelijktijdig te laten indienen.	-
110	Bijlage B2	B2.2	3	Toelichting plancycclus	Nee	De genoemde financiële prognose onder het kopje jaarverantwoording, betreft dat de financiële prognose over het lopend boekjaar?	Dit betreft de financiële prognose zoals bedoeld in artikel 9.1 van de Financiële bepalingen.	-
111	Bijlage B3	4	4	Minimale capaciteit	Nee	De minimale capaciteit zoals genoemd is berekend aan de hand van veel afvaarten die in 2025 zijn uitgevoerd met sneldienst Tiger (groot schip). Uit onze bezettingscijfers blijkt dat het in veel gevallen mogelijk is om met een kleiner schip te varen en toch aan de vervoersvraag te voldoen. Dit gezegd hebbende is deze eis in strijd met uitgangspunt "toekomstbestendig" omdat het inzetten van een groter schip nu eenmaal meer emissies uitstoot en hogere exploitatiekosten heeft dan een kleiner schip. Wij stellen voor om in tabel 4 bij Maximaal Boekbare Capaciteit de gemiddelde waarde te laten vervallen.	lenW houdt vast aan de huidige formulering in Bijlage 3. De inzet van de capaciteit in de tabellen 3 en 4 heeft betrekking op eis 1.1.1.c van het Programma van Eisen. Deze eis betreft uitsluitend de capaciteit die op drukke dagen geboden dient te worden mits dit nodig om aan eis 2.1.12 van het Programma van Eisen te voldoen. Vaak zal de inzet van een kleiner schip afdoende zijn om aan deze eis te voldoen.	-
112	Bijlage B3	4	4	Minimale capaciteit	Nee	Bent u bereid om "die afwijkt van" te vervangen door "die minder is dan"?	lenW ziet geen reden waarom deze formulering zou moeten worden aangepast. De inzet van een groter schip betekent dat de in eis 1.1.1.c van het Programma van Eisen geëiste capaciteit geboden wordt, wanneer hetzelfde aantal afvaarten zoals opgenomen in tabel 3 geboden wordt en er behalve de inzet van dit grotere schip geen andere mutaties in de inzet van schepen zijn.	-
113	Bijlage B3	4	4	Minimale capaciteit	Nee	In tabel 3 heeft u voor bv Terschelling een hoge minimale capaciteit opgenomen indien de 8 vaarten worden vermenigvuldigd met het hoge gemiddelde uit tabel 4. Wij stellen voor een kolom toe te voegen met het minimaal aantal passagiers welke dient te kunnen worden overgezet met deze 8 afvaarten (2904).	lenW ziet geen reden om deze informatie toe te voegen. De betreffende informatie kan zelf berekend worden door het aantal afvaarten in Tabel 3 te vermenigvuldigen met de maximaal boekbare capaciteit zoals opgenomen in Tabel 4. Daarnaast begrijpt lenW niet hoe u tot het cijfer "2904" gekomen bent.	-
114	Bijlage B3	4	4	Minimale capaciteit	Nee	Als de concessiehouder de KW vervangt door een identiek schip, wordt niet voldaan aan de eis in tabel 3. Kunt u bevestigen dat vervanging van de KW door tenminste een gelijkwaardig schip uitgelegd mag worden als voldoen aan Tabel 3?	lenW bevestigt dat ook andere schepen met dezelfde capaciteit als de huidige schepen zijn toegestaan.	-

115	Bijlage B3	4	3	Tabel 4	Nee	Mogen wij uitgaan van een tijdelijke vrijstelling van de eisen beschreven in Bijlage B3 - tabel 4 tijdens de ombouw van de schepen?	lenW begrijpt de wens om vrijstelling te krijgen van de eisen uit tabel 4 van bijlage B3 tijdens de ombouw van schepen. Daarom heeft lenW in bijlage B7 'Proces introductie Batterij-Elektrische Schepen' onder onderdeel d toegevoegd dat de concessiehouder in geval van ombouw van een schip in overleg treedt met de concessieverlener over de impact op de dienstregeling en de vraag of een tijdelijke ontheffing van tabel 3 en 4 van bijlage B3 noodzakelijk is.	In bijlage B7 is punt 4 sub d gewijzigd in: '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, waarbij de Concessiehouder in geval van verbouw van Schepen tevens de eventuele impact op de Dienstregeling aangeeft inclusief een eventueel verzoek aan de Concessieverlener voor een ontheffing, als bedoeld in artikel 5.10 van het Concessiebesluit, op de eisen gesteld in tabellen 3 en 4 van bijlage B3.'
116	Bijlage B4	Div.	2	Indirecte SROI	Nee	Kan indirecte SROI ook worden meegenomen als SROI? Bijvoorbeeld; de inkoop van producten of diensten die worden gemaakt of geleverd door SROI-medewerkers in dienst bij een andere partij (anders dan Inschrijver). Oftewel, wel inzet van mensen met een achterstand tot de arbeidsmarkt, maar geen inkoop bij een sociaal werkbedrijf.	lenW bevestigt dit, voor zover dit past binnen het Rijksbeleid "Maatwerk voor Mensen"(SROI 2.0) of de opvolger(s) daarvan, en de Concessiehouder hier (financiële) verantwoording over kan afleggen en deze werkzaamheden direct verbonden aan, en mogelijk zijn, aan de uitvoering van de concessie.	-
117	Bijlage B4	Div.	2	SROI	Nee	Kunt u bevestigen dat inzet van SROI door onze onderaannemer(s) worden meegeteld in de SROI-optelling?	lenW bevestigt dit, voor zover dit past binnen het Rijksbeleid "Maatwerk voor Mensen"(SROI 2.0) of de opvolger(s) daarvan, en de Concessiehouder hier (financiële) verantwoording over kan afleggen en deze werkzaamheden direct verbonden aan, en mogelijk zijn, aan de uitvoering van de concessie.	-
118	Bijlage B4	Div.	2	Bijzondere verantwoording	Nee	Kunt u bevestigen dat wij begeleidingskosten mogen meenemen als bijzondere verantwoording conform het model van SROI Fryslân?	lenW vraagt u om te verduidelijken waarop u doelt met 'begeleidingskosten'.	-
119	Bijlage B5	tabel Nes	5	Nachtelijke ligplaats	Nee	Op Nes (Ameland) is ook sprake van een nachtelijke ligplaats voor een veerdienstschip én sneldienstschip en later dit jaar ook een nachtelijke ligplaats voor het reservesneldienst schip. Kunt u deze opnemen in de lijst van productiemiddelen?	De zuidzijde van de veerдам op Nes (Ameland) moet vrij beschikbaar blijven voor het afmeren en functioneren als ligplaats voor baggerschepen. Om die reden maakt deze locatie geen onderdeel uit van het 'huurgedied'.	-
120	Bijlage B5	tabel vaargeulen	9	Vaarweglengte en formaliseren van passeervakken	Nee	In het PvE Bijlage B wordt in eis 8.1.4 verwezen naar Bijlage B7, bedoelt u hiermee Bijlage B5? In Bijlage B5 worden de bodembreedtes en dieptes vastgesteld. 1) Mogen wij ervan uitgaan dat de maximale vaarweglengte t.o.v. van de lengte in januari 2025 niet mag toenemen? 2) Kunt u opnemen dat de bestaande passeervakken minimaal 300 meter lang zijn bij een bodembreedte van 90 meter op -3,8 meter NAP in de vaarweg Holwert-Ameland, zodat schepen elkaar ook bij lage waterstanden kunnen blijven passeren?	lenW bedoelt hier inderdaad Bijlage B5 en zal dit aanpassen. 1. Nee, de lengte van de vaargeul is niet vastgelegd. Vanwege de natuurlijke dynamiek van de Waddenzee is de vaargeullengte variabel. Soms neemt de vaargeullengte ineens af, door bijvoorbeeld een bochtafsnijding of een nieuwe route. Het beleid van Rijkswaterstaat is om dynamisch vaargeulbeheer toe te passen. Hierin volgt Rijkswaterstaat zo veel mogelijk de natuurlijke morfologische ontwikkelingen op de Waddenzee. Rijkswaterstaat is als vaarwegbeheerder alert om de route te optimaliseren, maar de natuurlijke dynamiek is leidend. 2. lenW neemt geen afmetingen voor de passeervakken op. De onderhoudsafmetingen van de vaargeul Holwert-Ameland voorzien in enkelstrooks vaart. De onderhoudsafmetingen zijn 50m breed bij een diepte van -3.80m NAP. Voor passages kan gebruik gemaakt worden van gedeeltes in de vaarweg met voldoende natuurlijke diepte en breedte. De diepte in de passeervakken is minimaal -3.50m NAP. Deze gedeeltes worden gemarkeerd door Rijkswaterstaat, ook wordt frequent de diepte gemeten. Mocht hier de lengte, breedte en of diepte afnemen dan wordt de betonning hierop aangepast, zodat duidelijk is waar gepasseerd kan worden.	In eis 8.1.4 van het Programma van Eisen is 'bijlage B7' gewijzigd in 'bijlage B5'.
121	Bijlage B7	1		2 proces voor introductie	Nee	Volgens lid 1 is sprake van een beoogde realisatiedatum. Het realiseren van laadinfrastructuur met de daarbijbehorende netaansluiting is risicovol. Op welke wijze wordt de concessiehouder gecompenseerd indien de laadinfrastructuur niet tijdig beschikbaar? In dat geval ontstaat er namelijk voor de concessiehouder een situatie met dubbele kosten.	Door vanaf de aankondiging voortdurend het gesprek te voeren over de elektrificatie zal lenW de reder tijdig informeren over wijzigingen in de planning van de realisatie.	-

122	Bijlage B7	lid 2	2	Verantwoordelijkheid voor alle onderdelen van de laadinfra - punt 2	Nee	1). Kunt u bevestigen dat de concessiehouder verantwoordelijk is voor het energiecontract met de energieleverancier? 2). Kunt u daarnaast op korte termijn duidelijkheid verschaffen of u het voornemen heeft om in Lauwersoog een bufferaccu te plaatsen? 3). Kunt u mededelen voor welk vermogen (netvermogen én transportvermogen) u een netaansluiting heeft aangevraagd bij de netbeheerder?	1. lenW is voornemens de concessiehouder verantwoordelijk te laten zijn voor het energiecontract en de aansluit en transportovereenkomst van de netaansluiting. 2. Zoals het er nu naar uit ziet is het aan de reder zelf om al dan niet een bufferaccu te plaatsen. 3. Er is in Lauwersoog een netaansluiting aangevraagd van 3000kW met een 6.000 kVA MS-T aansluiting. lenW wil benadrukken dat dit de aanvraag betreft en weliswaar een indicatie, maar geen garantie geeft voor de definitieve voor de veren beschikbare vermogens.	-
123	Bijlage B9	B9	2	Beschermde reisrechten	Nee	Klopt het dat dit de beschermde reisrechten prijspeil 2026 zijn, incl. BTW ? Wij stellen voor ook de ticketprijzen exclusief BTW in de tabel te vermelden, omdat die prijzen de basis zijn voor FEO.	Het klopt dat de beschermde reisrechten prijspeil 2026 zijn zoals ook aangeven is in eis 9.1.3 van het Programma van Eisen. Verder heeft lenW Bijlage B9 opgezet conform eis 9.1.3, namelijk inclusief 9% btw en exclusief toeristenbelasting. Dit is daarmee herkenbaar voor derden. De inschrijver kan ten behoeve van de FEO zelf eenvoudig de tarieven inclusief 9% omzetten naar tarieven exclusief btw.	Aan de titel van bijlage B9 is toegevoegd: '(prijspeil 2026, inclusief 9% btw, exclusief toeristenbelasting) '.
124	Bijlage C	Begrippenlijst	4	Boekbare capaciteit	Nee	Deze definitie is onjuist. Het is niet de beschikbare capaciteit maar de capaciteit die boekbaar is.	lenW bedoelt met de definitie de capaciteit van schepen die daadwerkelijk te boeken is voor reizigers en motorrijtuigen, al dan niet via een reservering vooraf. De definitie is aangepast naar "dat op een Afvaart boekbaar is".	In de Begrippenlijst is in de definitie van het begrip Boekbare capaciteit 'dat op een Afvaart beschikbaar is' gewijzigd in 'dat op een Afvaart boekbaar is'.
125	Bijlage C	Begrippenlijst	7	Eilandbewoner	Nee	Er wordt nu niet aangegeven hoeveel tijd de ingeschreven persoon per jaar op het eiland moet verblijven. We adviseren om de bestaande situatie te handhaven en dus een verblijfsperiode van minimaal een half jaar toe te voegen omdat in- en uitschrijving in GBA erg eenvoudig is en dit onterecht gebruik in de hand werkt.	lenW neemt dit advies niet over, omdat niet te controleren is hoe lang een persoon daadwerkelijk op het eiland verblijft. Met de toevoeging 'adres bestemd voor permanente bewoning' wordt voorkomen dat bijvoorbeeld eigenaren van vakantiehuisen, die slechts een deel van het jaar op het eiland verblijven, onder deze definitie vallen.	-
126	Bijlage C	Begrippenlijst	7	Eilandbewoner	Nee	Wij adviseren om een leeftijdsgrens van 27 jaar in te voeren, zoals nu ook het geval is.	lenW neemt dit advies niet over, omdat de leeftijdsgrens van 27 jaar inhoudelijk niet goed te onderbouwen is. Met de afbakening 'persoon ingeschreven bij een onderwijsinstelling met recht op studiefinanciering' is geborgd dat studerende kinderen van Eilandbewoners in aanmerking komen voor gereduceerde tarieven. Het staat inschrijvers altijd vrij om deze regeling te verruimen ten opzichte van deze minimumeis.	-
127	Bijlage C	Begrippenlijst	7	Hoofdcomponenten	Nee	Hoofdcomponenten staat wel met hoofdletter maar wordt niet gedefinieerd. Verzoek deze aan de begrippenlijst toe te voegen.	Met 'hoofdcomponenten' wordt het reeds gedefinieerde begrip 'Componenten' bedoeld. lenW heeft dit aangepast.	In de Begrippenlijst is in de definitie van het begrip Afschrijvingstermijn 'Hoofdcomponenten' vervangen door 'Componenten'.
128	Bijlage C	Begrippenlijst	10	Onderaannemer	Nee	Deze definitie is in strijd met de definitie zoals beschreven in 4.2.3 van de aanbestedingsleidraad. Bij deze het verzoek dit aan te passen.	Dank voor uw oplettendheid. Het begrip Onderaannemer zal in de begrippenlijst aangepast worden in lijn met paragraaf 4.2.3 van de aanbestedingsleidraad.	In de Begrippenlijst is de definitie van het begrip 'Onderaannemer' als volgt aangepast: 'een Onderneming die namens en onder verantwoordelijkheid van de Concessiehouder bepaalde activiteiten in het kader van de Concessie uitvoert.'
129	Bijlage C	Begrippenlijst	12	Begrippenlijst - definitie productiemiddelen	Nee	Welke roerende middelen welke door het RVB ter beschikking worden gesteld zijn nodig voor de uitvoering van de concessie?	Via het Rijksvastgoedbedrijf worden geen roerende productiemiddelen ter beschikking gesteld. Het Rijksvastgoedbedrijf stelt uitsluitend onroerende zaken beschikbaar. De eventuele overname van roerende zaken vormt een aangelegenheid tussen de huidige concessiehouder en de opvolgende concessiehouder.	-
130	Bijlage D	1.3	2	Algemeen	Nee	In bijlage B9 Beschermde reisrechten wordt geen BTW genoemd, maar er mag vanuit gegaan worden dat deze tarieven incl. BTW zijn ? In dat geval goed om dit erbij te vermelden.	Zie antwoord op vraag 123.	-
131	Bijlage D	10.1	1	Maximale rendement	Nee	In de PvE stukken van september 2025 wordt expliciet gesproken over dat bij schepen een genormaliseerde activawaarde gehanteerd dient te worden in de berekening van de RONAT. In de nieuwe stukken is deze passage geschrapt. Conform welke methodiek vindt in de nieuwe concessie de maximale rendementsberekening plaats?	Het maximale rendement wordt bepaald aan de hand van de formule zoals beschreven in 10.1. Daarbij geldt dat de netto activa wordt genormaliseerd door het gemiddelde te nemen van de begin- en eindstand van de netto activawaarde per jaar over een periode van drie jaar.	-

132	Bijlage D	4.2	12	Subsidie laadarmen	Nee	De subsidie op laadarmen is gemaximeerd conform artikel 4.2 van de financiële bepalingen. Gezien het feit dat deze investering naar verwachting pas over een aantal jaar gaat plaatsvinden verzoeken wij u om deze bedragen te indexeren vanaf 2026 met bijvoorbeeld de PPI index. Voor inschrijvende partijen ontstaat er anders een groot risico op een tekort aan budget voor de aanschaf van de laadarmen . Kunt u bij een afwijzing ook motiveren waarom u geen indexatie toepast?	Voor de subsidie van de laadarmen is een vast bedrag beschikbaar. Er is helaas geen budgettaire ruimte om op dit moment een indexatie toe te kunnen zeggen. Uiteraard is bij elektrificatie de bepaling rondom Majeure ontwikkelingen van toepassing.	-
133	Bijlage D	4.2.a	3	Subsidie	Nee	Kunt u bevestigingen dat het bij 4.2 - a gaat om een typefout en dat hier moet staan: €3.600.000,00? Zo niet, kunt u een verklaring geven waarom het bedrag significant lager is ten opzichte van de andere havens?	Het gaat hier niet om een typefout. Het bedrag is lager omdat de verbinding hier korter is, de schepen kleiner zijn en hierdoor minder vermogen nodig is.	-
134	Bijlage D	5.1	3	Bijdragen van derde partijen	Nee	De concessiehouder heeft handelingsvrijheid nodig met betrekking tot het uitvoeren van extra afvaarten. De randvoorwaarde dat het geen nadelige gevolgen heeft voor de uitvoering van de concessie is in onze ogen voldoende. Bij deze het verzoek de vereiste toestemming voor extra afvaarten te laten vervallen.	lenW handhaaft deze eis, omdat zij wil beoordelen of dit niet ten koste gaat van de concessie.	-
135	Bijlage E2	Div.	1	Voorbeeldberekening	Nee	“Bijlage E2 Voorbeeldberekening Gunningscriteria Oost” betreft West. Graag uw aanpassing.	Op het tabblad ‘Voorbeeldberekening’ is per abuis ‘Waddenveren West’ vermeld. lenW heeft dit aangepast.	In Bijlage E2 is op het tabblad 'Voorbeeldberekening' 'Waddenveren West' veranderd in 'Waddenveren Oost'.
136	Bijlage G2	G2	1	Ontbreken van bijlage	Nee	Er ontbreken diverse zeer relevante stukken voor de inschrijving van de concessie, namelijk: - Bijlage G2 - Overname verplichting schepen Op wat voor termijn worden deze stukken gepubliceerd?	De verwachting is dat Bijlage G2 rond de zomer 2026 wordt gepubliceerd.	-
137	Bijlage I1	4	5	Overdrachtsbelasting	Nee	Is overdrachtsbelasting verschuldigd?	Het is aan Inschrijver/Concessiehouder zelf te bepalen of overdrachtsbelasting verschuldigd is. In de Wet op belastingen van rechtsverkeer is vastgelegd dat de verkrijging van een opstalrecht in beginsel een belastbaar feit is voor de overdrachtsbelasting. Overdrachtsbelasting is verschuldigd over de waarde van het opstalrecht ten tijde van de verkrijging. Indien over de waarde van het opstalrecht overdrachtsbelasting is verschuldigd, is deze voor rekening van opstaller. Voor de berekening van de overdrachtsbelasting zal de nieuwe concessiehouder tijdig in overleg moeten treden met de notaris en/of Belastingdienst en zullen de op dat moment geldende regels van toepassing zijn.	-
138	Bijlage I1	Hoofdstuk 1	3	Object	Nee	Wanneer wordt bekend of perceelnummer A8922 wordt toegevoegd? En wat is de consequentie als dit niet gebeurt?	lenW is in overleg met de Provincie Fryslân over perceel 8922 in Harlingen. Zodra hierover meer duidelijkheid bestaat, zal hierover worden gecommuniceerd. lenW streeft ernaar om hier bij de 2e Nota van Inlichtingen duidelijkheid over te hebben.	-
139	Bijlage I2	9	6	Ontbreken van bedrag	Nee	Er ontbreken diverse zeer relevante stukken voor de inschrijving van de concessie, namelijk: - Bijlage I2 – huurprijs productiemiddelen (“markt conforme huur”) – bedrag ontbreekt Op wat voor termijn worden deze stukken gepubliceerd?	Dat klopt, lenW streeft ernaar om de ontbrekende gegevens bij de 2e Nota van Inlichtingen te verstrekken.	-
140	Bijlage I2	4	5	Model Vastgoedovereenkomst CWO	Nee	Het verzoek is om duidelijkheid te verschaffen m.b.t. de vraag of overdrachtsbelasting verschuldigd zal zijn, en zo ja hoeveel.	Zie antwoord op vraag 136.	-
141	Bijlage I2	6	5	Model Vastgoedovereenkomst CWO	Nee	benaming art. 6 is onjuist	Dit is aangepast naar de juiste benaming. De artikelbenaming is gewijzigd naar “AANVAARDING; OPSTALJAAR”.	De benaming van artikel 6 van de vastgoedovereenkomst Lauwersoog, Holwerd, Ameland en Schier is gewijzigd in ‘AANVAARDING; OPSTALJAAR’.

142	Bijlage I2	13	7	Model Vastgoedovereenkomst CWO	Nee	Zal die opname ook een bodemonderzoek omvatten? Zo nee, dan is het opgenomen vermoeden dat de vervuiling door de concessiehouder is veroorzaakt disproportioneel omdat dan een risico bij de concessiehouder wordt gelegd dat die niet kan beheersen.	Het staat de concessiehouder vrij om zelf een onderzoek te laten doen naar de bodemverontreiniging bij aanvang van de Concessie, met het oog om een nulmeting te hebben.	-
143	Bijlage I2	16	8	Model Vastgoedovereenkomst CWO	Nee	Op welke 'afspraken in de concessie' wordt hier gedomd?	Dit betreft in ieder geval het bepaalde in het Concessiebesluit (art. 11).	-
144	Bijlage I2	20	9	Model Vastgoedovereenkomst CWO	Nee	Kunt u bevestigen dat de inzet van Derden met het oog op horeca-voorzieningen/verkoop van souvenirs op de schepen en/of in de terminals niet onder 'uitvoering van de concessie' valt nu deze activiteiten niet zien op het exclusieve recht om personenvervoer per veerboot of passagiersschip te verrichten?	Zie antwoord bij vraag 64.	-
145	Bijlage I2	12.8	7	Model Vastgoedovereenkomst CWO	Nee	De resultante van art. 12.8 i.c.m. art. 11 van de toe te passen algemene voorwaarden is dat alle tijdens of bij einde van de looptijd van de concessie aangetroffen vervuiling voor rekening van de concessiehouder komt, tenzij deze kan aantonen dat de vervuiling hem niet kan worden toegerekend. Wij verzoeken u om vast te leggen dat vervuiling die voortvloeiend uit de start van de concessie reeds aanwezig is, buiten de verantwoordelijkheid van de concessiehouder valt.	Zie het antwoord op vraag 142.	-
146	Bijlage I2	3.10	4	Model Vastgoedovereenkomst CWO	Nee	In welke staat (onderhoud, aansluitingen, (nuts-)voorzieningen) wordt het recht van opstal geleverd? Welke technische keuringen zijn nodig? Wanneer zijn deze voor het laatst uitgevoerd?	IenW zal deze informatie opvragen bij de huidige concessiehouder en streeft ernaar om deze informatie bij de 2e Nota van Inlichtingen op te leveren.	-
147	Bijlage I2	3.2	4	Model Vastgoedovereenkomst CWO	Nee	Hoe / waar wordt iets overeen gekomen over de oppervlakte van de terminals? Onbegrijpelijke zin.	De oppervlakten van de terminals zijn opgenomen onder het kopstuk "Het object" op pagina 3 van de vastgoedovereenkomsten. Met artikel 3.2 wordt bedoeld; De daadwerkelijke oppervlakten, worden bepaald door de uitkomst van de metingen zoals die ten gevolge van de notariële vestigingsakten uit de kadastrale stukken zullen blijken en zullen in de plaats treden van de in de overeenkomsten genoemde omschrijvingen en bijgevoegde tekeningen. Zie in dit kader ook het gestelde in artikel 5.5 van de AV.	-
148	Bijlage I2	3.9	4	Model Vastgoedovereenkomst CWO	Nee	Welke aansluitingen zijn bij start van de concessie beschikbaar?	IenW zal deze informatie opvragen bij de huidige concessiehouder en streeft ernaar om deze informatie bij de 2e Nota van Inlichtingen op te leveren.	-
149	Bijlage I2A	1	1	Situatieschets Ameland	Nee	Is het de bedoeling dat de steiger welke (aan de zuidzijde) onderdeel is van perceel 522 geen onderdeel vormt van het 'huurgebied'? Dat zou wel het geval moeten zijn. Graag aanpassen.	Zie antwoord op vraag 119.	-
150	Bijlage I2B	1	1	Situatieschets Schiermonnikoog	Nee	Waarom maakt de terminal geen deel uit van het 'huurgebied', terwijl dat op andere locaties wel het geval is? Dat zou wel het geval moeten zijn. Graag aanpassen.	De ondergrond van de Terminals maakt onderdeel uit van het huurgebied. Gelijklopend met de looptijd van de huurovereenkomst wordt op het terminalgebouw een huurafhankelijk recht van opstal gevestigd. Het Terminalgebouw blijft gedurende die periode eigendom van de Opstaller/concessiehouder	-
151	Bijlage I2B	1	1	Situatieschets Schiermonnikoog	Nee	Hierbij het verzoek om te bepalen dat de opstelstroken deel uitmaken van het 'Huurgebied'.	De opstelstroken maken geen deel uit van het 'Huurgebied'. Het wegbeheer ligt bij de Gemeente Schiermonnikoog. Om die reden kunnen deze gronden niet via het Rijk worden verhuurd.	-

152	Bijlage I2C	1	1	Situatieschets Holwert	Nee	Is het de bedoeling dat het west-zuid-westelijke deel van de terminal geen onderdeel vormt van het 'huurgebied'? Dat zou wel het geval moeten zijn. Graag aanpassen.	De ondergrond van de Terminals maakt onderdeel uit van het huurgebied. Gelijklopend met de looptijd van de huurovereenkomst wordt op het terminalgebouw een huurafhankelijk recht van opstal gevestigd. Het Terminalgebouw blijft gedurende die periode in eigendom van de Opstaller/concessiehouder.	-
153	Bijlage K9	Div.	1	Ontbreken van bijlage	Nee	Bijlage K9 bevat ter inspiratie ideeën voor mogelijke initiatieven die hieraan kunnen bijdragen. De Bijlage K9 ontbreekt. Kunt u ons deze bijlage verstrekken.	Deze bijlage is opgenomen in het informatieportaal.	-
154	Bijlage O15	O15	1	Ontbreken van standaardformulier	Nee	Het Excel spreadsheet genaamd 'Standaardformulier O15 - Financieel Economische Onderbouwing Inschrijving Waddenveren Oost.xlsx' ontbreekt. Wij verzoeken u dit document uiterlijk bij de Eerste Nota van Inlichtingen te publiceren.	De verwachting is dat standaardformulier O15 rond de zomer 2026 wordt gepubliceerd.	-
155	Bijlage O15.A	O15.A	1	Ontbreken van bijlage	Nee	Het Word-document 'Bijlage O15.A - Toelichting bij de Financieel economische onderbouwing' ontbreekt. Wij verzoeken u dit document uiterlijk bij de Eerste Nota van Inlichting te publiceren.	De verwachting is dat bijlage O15.A rond de zomer 2026 wordt gepubliceerd.	-
156	Standaardformulier 11	11	19	Overname Schepen	Nee	De huidige concessiehouder kan de Schepen niet van zichzelf overnemen. De Schepen zijn immers al van de huidige concessiehouder. Kunt u opnemen dat standaardformulier alleen dient te worden aangeleverd op het moment inschrijver op het moment van inschrijving geen eigenaar is van de Schepen?	Nee, dat kan lenW niet opnemen omdat standaardformulier 11 naast de overnameverplichting van de schepen nog andere onderdelen omvat waarvoor een akkoord van de inschrijver wordt gevraagd. Aan standaardformulier 11 is naar aanleiding van uw vraag bij punt 2 toegevoegd dat de overnameverplichting van de schepen alleen van toepassing is voor zover de inschrijver nog geen eigenaar van de schepen is.	Aan standaardformulier 11 is bij punt 2 achter 'in bijlage G (Overnameverplichting Schepen)' toegevoegd 'voor zover de Schepen nog niet in eigendom van de Inschrijver zijn'.
157	Standaardformulier O16	G2.2	27	Toepassing van generieke korting	Nee	In het standaardformulier O16 vraagt u om een generieke korting voor alle Beschermde Reisrechten. Is het ook mogelijk om, in lijn met de bestaande (korting)systematiek van de huidige concessiehouders, een specifieke korting toe te kennen aan bepaalde Beschermde Reisrechten, in plaats van één uniforme korting voor alle reisrechten? Denk hierbij aan een differentiatie naar doelgroep. Voor bepaalde groepen, zoals eilandbewoners en eilander scholieren, zou het bijvoorbeeld wenselijk en mogelijk ook zinniger zijn om een hogere korting toe te passen dan voor andere reizigers. De vervolgvraag is hoe de scoringsmethodologie hiertoe zich dan verhoudt. Indien bijvoorbeeld in een aanbieding niet 1% generieke korting wordt gegeven maar voor een specifiek reisproduct wel 30 of 40% wordt toegekend, wordt met de huidige methodologie 0 punten toegekend. Het is wenselijk om de scoringsmethodologie dusdanig aan te passen, zodat partijen die bij bepaalde reisrechten een procentuele korting aanbieden ook meer beloond worden (qua punten/score). Kunt u daarin meegaan?	lenW lenW begrijpt de wens om onderscheid te maken tussen verschillende rubrieken. Een onderverdeling in meerdere rubrieken levert echter veel complexiteit op in de kwantitatieve scoring van dit gunningscriterium, omdat dat een weging van de rubrieken ten opzichte van elkaar vergt. Het ontbreekt aan objectieve uitgangspunten om deze weging samen te stellen. lenW heeft vanuit de argumentatie van deze vraag en vanuit de argumentatie vanuit vraag 42 uit deze generieke korting te halen. Daarom heeft lenW dit gunningscriterium zo aangepast dat de generieke tariefverlaging geldt voor alle Beschermde Reisrechten met uitzondering van de tarieven voor Motorrijtuigen van niet-Eilandbewoners.	In paragraaf 7.4.2 van de Aanbestedingsleidraad is aan de inleidende alinea de volgende zin toegevoegd: 'In afwijking van het voorgaande geldt dat de tarieven voor Motorrijtuigen van niet-Eilandbewoners zijn uitgezonderd van de generieke procentuele verlaging.' Aan het beoordelingskader in paragraaf 7.4.2 'op meerdere plekken na 'Programma van Eisen' toegevoegd: 'met uitzondering van de tarieven voor Motorrijtuigen voor niet-Eilandbewoners'.
Mededeling 1	Bijlage C	Begrippenlijst	7	Toevoeging begrip eilandbewoner			Naar aanleiding van vraag 125 heeft lenW de definitie van Eilandbewoner opnieuw beoordeeld. Daarbij is geconstateerd dat de formulering onder sub b, waaruitend wordt gesproken over ouders, niet volledig is. Daarom heeft lenW onder sub b 'verzorgers' toegevoegd.	In de Begrippenlijst is aan de definitie van het begrip Eilandbewoner onder sub b 'waarvan minimaal één van de ouders' gewijzigd in 'waarvan minimaal één van de ouders/verzorgers'.