

Vraagnummer	Document	Par. / artikel / tabel	Pagina	Onderwerp	Vertrouwelijke inrichting?	Vraag of opmerking van geïnteresseerde	Antwoord	Aanpassing aanbestedingsdocumenten
263	Aanbestedingsleidraad	5.4.3	41 - 42	Vraag 166 Nvl - eigen vermogen	Nee	Wij verzoeken u in paragraaf 5.4.3. de term "eigen vermogen" te vervangen door "aansprakelijk vermogen" en "aansprakelijk vermogen" als volgt te definiëren. Aansprakelijk Vermogen: de som van (i) het geplaatste en gestorte aandelenkapitaal, (ii) de agioreserve en overige wettelijke en statutaire reserves, (iii) het onverdeelde resultaat, (iv) achtergestelde leningen die naar hun aard en looptijd kwalificeren als risicodragend vermogen, en (v) de voorziening voor latere belastingverplichtingen, voor zover deze niet binnen twaalf maanden na de balansdatum opeisbaar is, een en ander bijkend uit de laatste vastgestelde jaarrekening van de Vennootschap. De term "eigen vermogen" heeft strikt genomen geen vaste, in het contract vastgelegde betekenis. Iedereen gaat er impliciet van uit dat hiemee het bedrag wordt bedoeld dat in de jaarrekening als "eigen vermogen" staat vermeld, maar hoe dat bedrag precies tot stand komt, kan per situatie verschillen. Dat kan later tot discussie leiden over wat er nu precies wordt bedoeld en hoe je dat bedrag berekent. Om dat te voorkomen, stellen wij voor een nieuw begrip te gebruiken — "aansprakelijk vermogen" — en daar in het contract zelf precies bij te zetten wat daaronder valt. Zo staat vooraf voor iedereen vast wat wordt bedoeld en hoe het bedrag moet worden opgebouwd, zodat er achteraf geen misverstanden kunnen ontstaan. Daarnaast repareren we met deze definitie een klein maar onlogisch punt. In een jaarrekening wordt een bepaalde belastingreservering (de voorziening voor latente belastingen) meestal helemaal als schuld gezien, ook als die pas over jaren betaald hoeft te worden. Maar geld dat je pas over jaren kwijt bent, drukt niet echt op je huidige financiële positie. Daarom tellen we in de nieuwe definitie alleen het deel van die reservering mee als "schuld" dat binnen twaalf maanden daadwerkelijk betaald moet worden. Het deel dat pas later opeisbaar is, blijft dus gewoon meetellen als vermogen.	lenW begrijpt uw opmerking dat het eigen vermogen op verschillende manieren kan zijn opgebouwd en dat de samenstelling daarvan per Inschrijver kan verschillen. Daarom heeft lenW aan paragraaf 5.4.3 toegevoegd dat de Inschrijver aan de hand van de jaarrekening moet onderbouwen dat hij bij de start van de concessie de beschikking heeft over voldoende vrij beschikbare liquide middelen om de Schepen aan te kunnen schaffen als de Inschrijver ervoor kiest de Schepen niet (volledig) met vreemd vermogen te financieren. lenW volgt uw voorstel om de term 'eigen vermogen' te vervangen door 'aansprakelijk vermogen' echter niet. Deze term biedt volgens lenW geen aanvullende duidelijkheid. Aansprakelijk vermogen omvat het geheel van financiële middelen van een onderneming dat primair als buffer dient om verliezen op te vangen en schuldeisers te voldoen in geval van een faillissement. De aanwezigheid van aansprakelijk vermogen zegt daarmee op zichzelf nog niet dat de Inschrijver bij de start van de concessie over voldoende vrij beschikbare middelen beschikt om de Overnameprijs van de Schepen te voldoen. Tevens is naar aanleiding van deze vraag in Standaardformulier W15.A (Toelichting bij Financieel economische onderbouwing West) en Standaardformulier O15 (Toelichting bij Financieel economische onderbouwing Oost) een paragraaf 'Financiering van investeringen' toegevoegd. Hiern dient de Inschrijver een verloopoverzicht te geven van de investeringsbedragen (cash-out) die uit de Inschrijving voortvloeien, evenals een toelichting op de wijze waarop deze investeringen worden gefinancierd.	Paragraaf 5.4.3 is als volgt aangepast: 'De Inschrijver geeft in Standaardformulier W15 (Financieel economische onderbouwing West) en/of Standaardformulier O15 (Financieel economische onderbouwing Oost) aan of de financiering van de over te nemen Schepen plaatsvindt uit liquide middelen en/of met vreemd vermogen en onderbouwt dat hij bij de start van de Concessie beschikt over voldoende vrij beschikbare liquide middelen en/of vreemd vermogen om de benodigde Schepen aan te schaffen. Indien hij voornemens is (een deel van) de overnameprijs uit liquide middelen te financieren, voegt de Inschrijver als bewijs een jaarrekening uit 2025 toe aan zijn inschrijving, voorzien van een goedkeurende accountantsverklaring. De winnende Inschrijver dient uiterlijk zes maanden vóór de startdatum van de Concessie een jaarrekening over 2027, voorzien van een goedkeurende accountantsverklaring, te overleggen waaruit blijkt dat de liquide middelen voor de financiering van de Schepen beschikbaar is en een verklaring van de aandeelhouder dat deze liquide middelen op het vereiste niveau gehouden wordt. Indien hij voornemens is (een deel van) de overnameprijs met vreemd vermogen te financieren, voegt de Inschrijver als bewijs een of meer verklaringen (Standaardformulier 9 (Bereidingsverklaring overnameprijs Schepen)) toe waaruit blijkt dat de beoogde externe financier bereid is (zijn) om (het betreffende deel van) de overnameprijs te financieren. Voor de goede orde: een groepsmaatschappij van de Inschrijver geldt in dit verband ook als externe financier. Met liquide middelen wordt in dit verband uitsluitend aangemerkt de liquide middelen van de inschrijvende rechtspersoon'. In Standaardformulier W15.A (Toelichting bij Financieel economische onderbouwing West) en Standaardformulier O15 (Toelichting bij Financieel economische onderbouwing Oost) is een paragraaf 'Financiering van investeringen' toegevoegd.
264	Bijlage B6	Nvt	Nvt	Toepassing procedure bij inschrijving	Nee	Op welke wijze dient de inschrijver de procedure uit Bijlage B6 toe te passen in haar inschrijving? Een vervanging of integrale revisie van bepaalde delen van de over te nemen schepen is noodzakelijk/ gewenst, echter in de inschrijvingfase is het niet mogelijk de procedure te doorlopen zoals deze in bijlage B6 is beschreven. Wij verzoeken u daarom te verklaren dat bijlage B6 niet van toepassing is op de voorgenomen investeringen die opgenomen zijn in de inschrijving. Anders zou de inschrijving als voorwaarde moeten hebben dat bijlage B6 nog moet worden doorlopen.	lenW geeft gehoor aan uw verzoek om het gestelde in bijlage B6 niet van toepassing te verklaren op investeringen die onderdeel zijn van de inschrijving. In plaats daarvan vraagt lenW aan Inschrijvers om voor die investeringen in de toelichting bij de FEO in ieder geval de informatie zoals gevraagd in artikel 1 lid 2 onder sub c, d, f, g en h van bijlage B6 op te nemen. Ook vraagt lenW aan inschrijvers om in dat geval te onderbouwen wat een investering betekent voor de boekwaarden, resterende afschrijvingstermijnen en restwaarden van de overige componenten van het betreffende schip zoals bedoeld in artikel 2 lid 5 van bijlage B6. Inschrijvers dienen zich er daarbij van bewust te zijn de verstrekte informatie met betrekking tot de investeringen in de eerste inschrijving tot vragen van lenW kunnen leiden om de gehanteerde uitgangspunten ten aanzien van deze investeringen aan te passen en in dit n de definitieve inschrijving te verwerken. lenW biedt aan Inschrijvers daarnaast de mogelijkheid om via een vertrouwelijke vraag in het kader van Nvl-3 deze uitgangspunten al voor het indienen van de eerste inschrijving te laten toetsen. Naar aanleiding van uw vraag heeft lenW een aanpassing doorgevoerd in de berekening van het gemiddelde rendement zoals beschreven in artikel 10.1 van de Financiële bepalingen. In plaats van de gemiddelde EBIT in de komende drie concessieperiodes af te zetten tegen het gemiddelde geïnvesteerd vermogen in diezelfde periode kijkt lenW naar het gemiddelde geïnvesteerd vermogen tijdens de gehele looptijd van de concessie zoals deze volgt uit de FEO van de inschrijving. Deze aanpassing in de berekening van het rendement is eveneens verwerkt in tabblad L van de FEO en de Begrippenlijst.	In Standaardformulier W15.A (Toelichting bij Financieel economische onderbouwing West) en Standaardformulier O15 (Toelichting bij Financieel economische onderbouwing Oost) onder 'Afschrijvingen Schepen' en 'Kosten Operational lease/enhuur Schepen' is toegevoegd: "Voor investeringen in nieuwe Schepen of een volledige vervanging/integrale revisie van één of meerdere Componenten van een Schip dat onder de overnameverplichting valt dient de Inschrijver in ieder geval de informatie zoals gevraagd in artikel 1 lid 2 onder sub c, d, f, g en h van bijlage B6 (Procedure 'Aanschaf, lease en vervanging/revisie van Schepen') op te nemen". Daarnaast is onder 'Afschrijvingen Schepen' de volgende aanvullende zin toegevoegd: "Daarnaast dient de Inschrijver voor investeringen in nieuwe Schepen te specificeren wat de aandelen in de Aanschafprijs, Afschrijvingstermijnen en Restwaarden van de afzonderlijke Componenten zijn bij de berekening van de Overnameprijs van het betreffende Schip zoals bedoeld in artikel 2 lid 4 van bijlage B6 bij het Programma van Eisen. En voor investeringen in een volledige vervanging/integrale revisie van één of meerdere Componenten van een Schip dat onder de overnameverplichting valt en waarvan de Aanschafprijs nog niet is verbijzonderd naar afzonderlijke Componenten, dient de Inschrijver te specificeren wat de boekwaarden, resterende Afschrijvingstermijnen en Restwaarden zijn van de overige Componenten van het betreffende Schip zoals bedoeld in artikel 2 lid 5 van bijlage B6 bij het Programma van Eisen". In artikel 10.1 van de Financiële bepalingen is de formule gewijzigd in "RONA = (EBIT T+1 + EBIT T+2 + EBIT T+3)/3" / gemiddeld geïnvesteerd vermogen. Daarnaast is onder 'Afschrijvingen Schepen' de volgende aanvullende zin toegevoegd: "Daarnaast dient de Inschrijver voor investeringen in nieuwe Schepen te specificeren wat de aandelen in de Aanschafprijs, Afschrijvingstermijnen en Restwaarden van de afzonderlijke Componenten zijn bij de berekening van de Overnameprijs van het betreffende Schip zoals bedoeld in artikel 2 lid 4 van bijlage B6 bij het Programma van Eisen". In artikel 10.1 van de Financiële bepalingen is de formule gewijzigd in "RONA = (EBIT T+1 + EBIT T+2 + EBIT T+3)/3" / gemiddeld geïnvesteerd vermogen. Daarnaast is in artikel 10.3 van de Financiële bepalingen de ex ante beoordeling van het rendement voor de laatste drie jaar van de Concessie verduidelijkt. In bijlage C (Begrippenlijst) is het begrip 'Netto activa waarde' verwijderd en is het begrip 'Aanschafprijs' verduidelijkt. In Standaardformulier W15 (Financieel economische onderbouwing West) en Standaardformulier O15 (Financieel economische onderbouwing Oost) is in tabblad L de berekening van het rendement in overeenstemming gebracht met de wijziging in artikel 10.1 van de Financiële bepalingen. Daarnaast is onderscheid gemaakt tussen de prognose- en realisatieberekening van het rendement.
265	Standaardformulier W15	Bijlage W14A - B.01	4	FEO	Nee	Door het opnemen van een nieuw schip in de FEO is de inschrijver gebonden aan de beschrijving zoals opgenomen in B.01 (pagina 4 van W14). Op welke wijze en op welk moment dient de inschrijver - wat betreft deze aangeboden schepen - de procedure uit bijlage B6 te doorlopen? Indien achteraf de concessieverlener geen toestemming verleent voor een nieuw schip, dan zijn aannames in de FEO niet juist en daarmee komt de business case van de inschrijver direct onder druk te staan. In feite zou e.o.a. zelfs kunnen leiden tot een inschrijver die zijn verplichtingen vanuit de inschrijving niet na kan komen (en tot alle gevolgen die dat weer kan hebben).	Zie het antwoord op vraag 264. In aanvulling daarop dienen inschrijvers zich er van bewust te zijn dat bij investeringen in nieuwe schepen naar aanleiding van de eerste inschrijving tevens tot vragen van lenW kunnen leiden om afmetingen van schepen aan te passen wanneer de afmetingen van het beoogde schip niet passend zijn op de infrastructuur. De inschrijvers dienen ook deze vragen te verwerken in hun definitieve inschrijving. lenW biedt aan inschrijvers de mogelijkheid om via een vertrouwelijke vraag in het kader van Nvl-3 al voor het indienen van de eerste inschrijving te toetsen of een schip passend is op de infrastructuur.	
266	Bijlage B3	Tabel 3 en 4	3	Vraag 216 Nvl - capaciteit	Nee	Na uw aanpassingen in bijlage B3 naar aanleiding van onze vraag (216) kan met de huidige vloot voldaan worden aan de eisen die in bijlage B3 beschreven staan. Maar met de aanpassing die u heeft gedaan, is de ommissie helaas nog niet helemaal opgelost. Een eventueel nieuw schip moet, na uw aanpassingen, door de manier waarop u het nu heeft geformuleerd in veel gevallen nog steeds groter zijn dan het schip dat het vervangt om aan de eisen in bijlage B3 te kunnen voldoen. Dat zorgt voor onnodige extra overcapaciteit, kosten en schadelijke emissies en dit gaat ten koste van zaken die wél in het belang van de reizigers zijn. Kunt u bevestigen dat, bij vlootvernieuwing, het voor een nieuw schip volstaat dat dit nieuwe schip tenminste beschikt over de capaciteit van het schip uit tabel 4 dat vervangen wordt door het nieuwe schip? De huidige Koegewieck zou ons inziens bijvoorbeeld vervangen moeten kunnen worden door een schip dat tenminste dezelfde passagierscapaciteit heeft als de Koegewieck. Een schip met een veel grotere capaciteit zou zorgen voor volstrekt onnodige extra kosten en emissies.	Het is niet de bedoeling van lenW om in het door u geschetste geval van vervanging van een schip de concessiehouder te verplichten een groter schip aan te schaffen als de vervoersvraag daar geen aanleiding toe geeft. Dit is verduidelijkt in de laatste zin onder tabel 3 in bijlage B3.	De laatste zin onder tabel 3 in bijlage B3 bij het Programma van Eisen is gewijzigd in (waarbij voor de duidelijkheid de zinsnede die is toegevoegd hieronder is onderstreept): "Ingeval de Concessiehouder uitsluitend de in tabel 4 genoemde Schepen met dezelfde en/of een hogere capaciteit dan die in tabel 4 genoemde Schepen inzet, hoeft hij op een drukke dag geen hogere Boekbare capaciteit aan te bieden dan op de dag met de over te nemen Schepen kan worden gerealiseerd, ook wanneer dit betekent dat de gemiddelde Boekbare capaciteit per Afsaat op deze dag lager is dan de maximaal Boekbare capaciteit zoals aangegeven in tabel 4."
267	Aanbestedingsleidraad	2.4.2	12	Ondergrens majeure wijziging	Nee	Paragraaf 2.4.2 van de Aanbestedingsleidraad vermeldt dat er pas sprake kan zijn van een majeure ontwikkeling als het voor- of nadeel substantieel is, dat wil zeggen ten minste EUR 3 miljoen tijdens de looptijd van de concessie. In artikel 13.2 van het concessiebesluit wordt het netto financiële effect van EUR 3 miljoen gekoppeld aan een jaar. Kunt u bevestigen dat u bedoelt dat de tekst in de Aanbestedingsleidraad klopt? Mocht u dit niet kunnen bevestigen, dan wijzen wij u erop dat de drempel van EUR 3 miljoen per jaar disproportioneel is ten opzichte van het rendement dat de concessiehouder per jaar in het gunste geval kan maken. De regeling zal dan haast nooit van toepassing kunnen zijn, hetgeen o.a. het risico met zich brengt dat de continuïteit van de veerdiens in gevaar komt.	U heeft gelijk, lenW constateert met u dat er een discrepantie bestaat tussen de Aanbestedingsleidraad en het Concessiebesluit. lenW constateert echter dat de tekst in de Aanbestedingsleidraad niet klopt. Het Netto Financiële effect moet gekoppeld zijn aan een jaar. Dit om te voorkomen dat er verschillende drempelbedragen tussen West en Oost ontstaan. Desalniettemin erkent lenW dat het drempelbedrag van € 3 miljoen per jaar te hoog is. Daarom is dit bedrag verlaagd naar € 1 miljoen per jaar. lenW heeft deze wijziging doorgevoerd in de Aanbestedingsleidraad, het Concessiebesluit en de begrippenlijst. Naar aanleiding van deze vraag heeft lenW enkele verduidelijkingen aangebracht in artikel 13 'Majeure ontwikkelingen' van het Concessiebesluit en in artikel 7.3 'Businesscase voor het bepalen van het Netto Financiële Effect' van de Financiële bepalingen.	In paragraaf 2.4.2 van de Aanbestedingsleidraad is de volgende zin gewijzigd: 'De Concessieverlener is zich er echter van bewust dat ook dan nog een aantal onzekerheden bij beide Concessies spelen (zie ook artikel 13.1 van het Concessiebesluit) die buiten de invloedssfeer van de Concessiehouder liggen met name grote gevolgen voor de uitvoering van een Veerdiens dat het Netto Financiële Effect in het voor- of nadeel van de Concessiehouder substantieel, dat wil zeggen ten minste 1 miljoen per jaar, is.' In bijlage A1 (Concept-Concessiebesluit Concessie Waddenveren West) en bijlage A2 (Concept-Concessiebesluit Waddenveren Oost) is in artikel 13.2 en 13.3 het bedrag veranderd van 3 miljoen per jaar naar 1 miljoen per jaar. Daarnaast zijn in artikel 13.1 enkele verduidelijkingen aangebracht. In bijlage C (Begrippenlijst) is in de definitie van 'Majeure ontwikkeling' het bedrag veranderd van 3 miljoen per jaar naar 1 miljoen per jaar. In bijlage D (Financiële bepalingen) zijn enkele verduidelijkingen in artikel 7 aangebracht.

	Overig				Vragen 55 en 248 Nvl - CO2 belastingen die niet via brandstofprijs geïnd worden	Nee	U gaat er vanuit dat CO2 belasting geheel via de brandstofprijs geïnd zal worden en dat dekking voor de extra kosten daardoor geregeld is via de tariefindex. U geeft echter geen zekerheid dat dit het geval zal zijn. Kunt u bevestigen dat er wel degelijk sprake is van een majeure wijziging als de concessiehouder CO2 belastingen niet (volledig) kan doorbelasten in de tarieven? Als u daartoe niet bereid bent, dan worden inschrijvers in felle gedwongen een risico te nemen dat niet past bij een veerdiest met een levensaderfunctie (zie ook onze vraag over de indexatie).	Door de wijziging van eis 9.1.8 in het PvE bij Nvl-2b, waarbij de brandstofindex wordt genormaliseerd voor belastingen, wordt een belastingverhoging op brandstof niet automatisch zichtbaar in de jaarlijkse tariefstijging. Als gevolg van de wijziging in eis 9.1.8 van het PvE, die nu als gevolg van het antwoord op vraag 269 wordt doorgevoerd, wordt echter vastgelegd dat de maximaal toegestane tariefverhoging wordt aangepast voor wijzigingen in belastingen op brandstoffen. Als de concessiehouder een CO2-belasting op brandstof onverhoopt toch niet volledig kan doorbelasten in de tarieven, kan de Concessiehouder dit kwalificeren als een bijzondere omstandigheid in de zin van artikel 13.2 van het Concessiebesluit. IenW en de concessiehouder doorlopen in dat geval de in dat artikel opgenomen stappen. IenW gaat er echter niet vanuit dat dit nodig zal zijn.	
269	Overig				Vragen 55 en 248 Nvl - CO2 belastingen die niet via brandstofprijs geïnd worden	Nee	U gaat er vanuit dat CO2 belasting geheel via de brandstofprijs geïnd zal worden en dat dekking voor de extra kosten daardoor geregeld is via de tariefindex. U geeft echter geen zekerheid dat dit het geval zal zijn. Bent u bereid in de tariefsystematiek een bepaling op te nemen dat kostenstijgingen als gevolg van CO2 belasting alsnog verwerkt zullen worden in de index?	IenW is hiermee bereid. Aan eis 9.1.8 van het PvE is een algemene bepaling toegevoegd dat de maximaal toegestane tariefverhoging wordt aangepast voor wijzigingen in btw-tarieven en belasting op brandstoffen, voor zover deze wijzigingen niet zijn weerspiegeld in de ontwikkeling van de drie indexcijfers waarop jaarlijks de maximaal toegestane tariefverhoging wordt gebaseerd.	In eis 9.1.8 van het Programma van eisen (Bijlage B) is nu opgenomen: "De maximaal toegestane tariefverhoging wordt aangepast voor wijzigingen in btw-tarieven en belasting op brandstoffen, voor zover deze wijzigingen niet zijn weerspiegeld in de ontwikkeling van de drie hierboven opgenomen indexcijfers."
270	Bijlage A1	22.4	22	Meerpartijenovereenkomst	Nee	Wij constateren dat u in het Concessiebesluit in art. 22.4 een nieuw artikelid hebt toegevoegd. Op grond daarvan is lid 5 (en 6) van art. 43a Wp2000 uitgesloten. In Bijlage A3 'Model Regeling beheer en overdracht Assets' treffen wij (dan ook) geen bepaling aan op grond waarvan concessieverlener, in lijn met art. 43a lid 5 Wp2000, de betaling van de overnamewaarde zeker stelt. Verder is ons onduidelijk in hoeverre u voornemens en bereid bent om een meerpartijenovereenkomst (MPO) aan te gaan die eveneens voorziet in (onder meer) dergelijke zekerstelling. Wij wijzen u er op dat de zekerstelling als bedoeld in art. 43a lid 5 Wp2000, en het sluiten van een MPO, zeer gangbaar is bij de aanbesteding van OV-concessies, mede gelet op de financierbaarheid van investeringen in materieel en laadinfra. Bovendien: op grond van art. 7a lid 1 Bp2000 is art. 43a lid 5 Wp2000 op de onderhavige concessie van overeenkomstige toepassing. Het buiten toepassing verklaren van lid 5 van art. 43a Wp2000, en het niet toepassen van een MPO, wijkt dus niet enkel af van de gangbare praktijk, maar eveneens van het wettelijke regime. Voor zover u meent dat het buiten toepassing verklaren van art. 43a lid 5 Wp2000 toelaatbaar zou zijn op grond van art. 7a lid 1 Bp2000 jo 43c lid 2 Wp2000, kunnen wij dat niet plaatsen. Op zich kan in voorkomende gevallen art. 43a Wp2000 (volledig) buiten toepassing worden verklaard om ruimte te bieden aan een passende maatwerkoplossing. Echter, het opleggen van een overnameregeling conform art. 43a Wp2000 maar het daarbij enkel lid 5 buiten toepassing verklaren, is bezwaarlijk aan te merken als passende maatwerkoplossing. Wij achten dit in strijd met art. 43c Wp2000 en ook overigens niet gebruikelijk en niet proportioneel. Gelet op het voorgaande verzoeken wij u om (i) alsnog art. 43a lid 5 Wp2000 van toepassing te verklaren (en dus art. 22.4 van het Concessiebesluit te schrappen); (ii) Bijlage A3 dienovereenkomstig aan te passen; en (iii) z.s.m. een model MPO beschikbaar te stellen bij de aanbestedingsstukken conform de daartoe gangbare modellen.	(i) IenW geeft geen gehoor aan uw verzoek om lid 5 van artikel 43a van de Wp2000 alsnog van toepassing te verklaren (en dus artikel 2 lid 4 van het Concessiebesluit te schrappen). IenW verwacht dat bij de aanbesteding van de opvolgende concessie op andere wijze zekerheid aan de concessiehouder kan worden gegeven als het gaat om de betaling van de overnamewaarde. Niet als bij de nu lopende aanbesteding het geval is zal voor de opvolgende concessiehouder een overnameverplichting gelden, waarbij inschrijvers expliciet gevraagd wordt aan te geven dat zij akkoord gaan met deze en andere voorwaarden die aan de opvolgende concessie verbonden zijn en zal IenW toetsen of inschrijvers over voldoende liquide middelen voor de betaling van de overnamewaarde zullen kunnen beschikken. Ten slotte zal de concessiehouder zelf met de opvolgende concessiehouder een koopovereenkomst voor de over te nemen schepen kunnen/moeten afsluiten waarin de betaling van de overnamewaarde kan worden zeker gesteld. Overigens is het bij regionale treinconcessies geenszins ongebruikelijk dat de betaalbaarheid van lid 5 (en 6) van artikel 43a Wp2000 wordt uitgesloten. (ii) Gelet op het antwoord onder (i) is aanpassing van Bijlage A3 niet aan de orde. (iii) IenW geeft geen gehoor aan uw verzoek om een model meerpartijenovereenkomst (MPO) aan de aanbestedingsdocumenten toe te voegen omdat de meeste deelnemende marktpartijen tijdens een eerste marktconsultatie in het kader van deze aanbesteding aangaven geen behoefte te hebben aan ondersteuning bij de financiering van schepen. Op basis daarvan heeft IenW ervoor gekozen inschrijvers niet de mogelijkheid te bieden tot het aangaan van een MPO. Vanwege de mogelijke bedrijfsgevoeligheid van deze informatie heeft IenW er inderjijdt voor gekozen om deze informatie niet in het geanonimiseerde marktconsultatieverslag op te nemen.		
271	Bijlage B	9.1.3	49	Vraag 253 Nvl - indexatie	Nee	De tariefindex is bedoeld om werkelijke kostenstijgingen bij de concessiehouder te compenseren. De concessiehouder heeft (tot er volledig elektrisch geveren kan worden met alle schepen) naast diesel LNG nodig én steeds meer biobrandstof om de CO2 reductie eisen te kunnen realiseren. Deze brandstoffen zijn in de basis al duurder dan diesel én kunnen in de toekomst bovendien veel grotere prijsstijgingen kennen dan de diesel waar de index op gebaseerd is. De index compenseert deze extra kosten niet. Daarnaast zijn de emissiereductie-eisen in de concessie zodanig, dat de concessiehouder in 2025 en in 2040 (meer) veel meer biobrandstof nodig heeft dan in het jaar daarvoor om aan de emissiereductie eisen te kunnen voldoen. Deze 'sprongen' worden ook niet afgedekt door de indexatie-systematiek die nu in aanbestedingsdocumenten staat. De index zou ons inziens ten eerste gebaseerd moeten zijn op de werkelijke brandstofmix die de concessiehouder gebruikt en op de werkelijke prijsontwikkeling van die brandstoffen. Ten tweede zou de weging van de verschillende componenten van de index (personeel, brandstof, overig) geactualiseerd moeten worden op dezelfde momenten als waarop er sprongen gemaakt moeten worden van de CO2 reductie eisen betreft. Door deze twee maatregelen gaat de index doen wat hij moet doen: zorgen voor compensatie van de werkelijke kostenstijgingen bij de concessiehouder. Wij adviseren u dringen om dit advies over te nemen. Zonder deze dekking zou de concessiehouder enorm veel extra kosten maken ten opzichte van de huidige situatie. Daarnaast loopt de volgende concessiehouder een disproportioneel risico en dat vormt weer een potentieel risico voor zowel de aanbesteding als de continuïteit van de veerdienst. Wij verwijzen naar het Nederlandse busvervoer, waar de combinatie van stijgende brandstofprijzen en achterblijvende indexatie resulteerde in (dreigende) faillissementen en het busvervoer zou zijn geëindigd als er niet passende compensatie zou zijn geboden.	IenW neemt dit advies niet over. Het is voor IenW van belang dat de jaarlijkse tariefstijging voor reizigers transparant en navolgbaar is. Daarom hecht IenW eraan om de jaarlijkse tariefstijging te baseren op een eenduidige openbare bron, namelijk Statline van het CBS. Het CBS houdt de prijsontwikkeling van biobrandstof niet bij. Daarbij is de brandstofcomponent bij de jaarlijkse tariefstijging 13% zodat de maximaal toegestane tariefstijging voor het grootste deel bepaald wordt door de loon- en prijsontwikkeling. IenW neemt het advies om de jaarlijkse tariefstijging af te laten hangen van de brandstofmix van de inschrijver niet over. Dit zou tot de situatie leiden dat jaarlijks moet worden ingeschat (vooraf) of bepaald (achteraf) hoe de brandstofmix van de concessiehouder is opgebouwd, waarbij voor elke brandstof een eigen prijsontwikkeling geldt. Dit leidt tot een voor derden lastig navolgbare bepaling van de grondslagen voor de jaarlijkse tariefstijging. Zoals eerder aangegeven, is een eenduidige, openbare index alleen voor reguliere diesel beschikbaar.	-	
Mededeling 26					Rapport elektrificatie		IenW heeft achtergrondinformatie het rapport 'Evaluation of pathways for the electrification of the ferries on the Wadden Zee' geschreven door Marin in opdracht van IenW gepubliceerd op het Informatieportaal.	Bijlage K13 'Evaluation of pathways for the electrification of the ferries on the Wadden Zee' is gepubliceerd op het Informatieportaal.	
Mededeling 27					Prijspeel wijziging		IenW het prijspeel in alle aanbestedingsdocumenten aangepast naar 2027, als gevolg van de eerder gecommuniceerde wijzigingen in de planning.	In de volgende documenten is het prijspeel 2026 gewijzigd naar prijspeel 2027: - De aanbestedingsleidraad, paragrafen 4.1.8, 6.2 en 7.4.2 - Het Programma van Eisen (bijlage B), eisen 5.4.17, 9.1.3 en 9.1.5. - De Financieel economische onderbouwing (Standaardformulier W15 en O15) - De Financiële bepalingen (Bijlage D), artikel 1.2 - Bijlage B9 (Beschermd Reizen) - Bijlage K11 (Huidige tarieven vervoersconcessie Waddenveren West) en bijlage K12 (Huidige tarieven vervoersconcessie Waddenveren Oost).	