

LIJST VAN VRAGEN

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over het **Ontwerp Programma van Eisen concessies Friese Waddeneren vanaf 2029** (Kamerstuk **23 645**, nr. **851**).

De voorzitter van de commissie,
P. de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Meedendorp

Nr.	Vraag
1.	Is er onderzoek gedaan of een eventuele voorhang bij de Kamer bij een tariefverhoging leidt tot mogelijk minder inschrijvingen op de aanbestedingen en, zo ja, kunt u de bevindingen van dit onderzoek delen?
2.	Hoeveel afvaarten vinden er op dit moment dagelijks, in de huidige concessie, plaats en hoeveel dagelijkse afvaarten zullen er vanaf 2029 plaatsvinden?
3.	Op welke informatie kan de Kamer rekenen bij de actieve informatieverstrekking ten aanzien van tariefverhoging, met inachtneming van het feit dat bedrijfsvertrouwelijke, financiële informatie van de rederij niet gedeeld kan worden?
4.	Welke extra risico's loopt de concessiehouder bij een verplichte voorhang bij de Kamer ten aanzien van tariefverhoging?
5.	Onder welke voorwaarden toetst het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) of de tariefstijging acceptabel is, gelet op het feit dat in het huidige voorstel IenW dient in te stemmen met de voorgenomen tariefstijging?
6.	Hoeveel korting krijgen eilandbewoners voor een overtocht in de nieuwe concessie?
7.	Op welke wijze is vastgesteld dat het vasthouden van minstens vier autoplekken tot 48 uur en het vasthouden van minstens twee autoplekken tot 24 uur voor eilandbewoners voldoende zal zijn en wilt u deze bevindingen delen?
8.	Op welke wijze maakt de nieuwe concessie «elektrificatie van de veerverbindingen mogelijk, maar niet verplicht»?
9.	Kunt u, in reactie op de opmerking dat inschrijvers worden uitgedaagd om meer te bieden dan de minimeisen, met voorbeelden aangeven welke aspecten hiervoor in aanmerking komen?
10.	Is het elektrificeren van de veerverbindingen (verduurzamen) één van de doelen die het Ministerie van IenW met de nieuwe concessie nastreeft?
11.	Op welke wijze is vastgesteld wat voldoet als «minimale dienstregeling»?
12.	Welke maatregelen kan het Ministerie van IenW treffen als de rederij de afvaarten niet punctueel (onbetrouwbaar) uitvoert?
13.	Wordt het met de nieuwe concessie mogelijk om aan overlastplegers reisverboden op te leggen, zo ja, hoe lang kunnen zij geweerd worden?
14.	Is er altijd zichtbaar (beveiligings)personeel aanwezig tot wie passagiers zich kunnen wenden?
15.	Hoe wordt voorkomen dat mensen zwartrijden?
16.	Op welke wijze wordt gewaarborgd dat de rederij in kwestie daadwerkelijk bijdraagt aan het leven op het eiland?
17.	Is de rederij in kwestie verplicht om mensen van het eiland aan te nemen?
18.	Hoe verhouden het niet verplichten van elektrificatie van de veerdiensten enerzijds, en de duurzaamheidsdoelstellingen van het Ministerie van IenW anderzijds, zich tot elkaar?
19.	Kunnen de opgelegde duurzaamheidsdoelstellingen, waaronder de toenemende verplichting tot CO ₂ -reductie, leiden tot een steeds hogere tariefstijging?
20.	Waarom is ervoor gekozen om voor een enkele reis maximaal 60% van het retourtarief te hanteren?
21.	Kunnen tickets voor de veerdiensten louter bij de rederij gekocht worden?
22.	Is onderzocht of uitbesteding van de ticketverkoop leidt tot goedkopere tarieven voor de reiziger?

Nr.	Vraag
23.	Waarom is ervoor gekozen om de dienstregeling van 2025 als uitgangspunt te nemen voor het aantal afvaarten, waar eilandbewoners de voorkeur geven aan het minimaal aantal afvaarten gebaseerd op de dienstregeling van 2023?
24.	Welke belemmeringen spelen er momenteel die ervoor zorgen dat de dienstregeling van 2023 niet als uitgangspunt genomen wordt voor het minimaal aantal afvaarten?
25.	Herkent u het gegeven dat toeristen de eilanden overslaan door de afname in het aantal afvaarten en kunt u dit onderbouwen?
26.	Waarom is ervoor gekozen om enkel in gereserveerde plekken op de eerste en laatste boot te voorzien?
27.	Waarom is ervoor gekozen om op de sneldienst geen gereserveerde plekken vast te leggen?
28.	Hoe is nu geregeld dat er ruimte voorzien blijft voor genoeg vrachtvervoer om de beschikbaarheid van goederen die van levensbelang zijn voor de eilandbewoners te waarborgen, ook tijdens het hoogseizoen wanneer er veel plekken opgaan aan onder andere toerisme?
29.	Wat is de reden dat voor de rederijen de minimale eisen voor de nieuwe concessie lager liggen dan nu geboden wordt?
30.	Valt een inschrijver bij de gunning direct af wanneer aan 1 van de 273 eisen niet wordt voldaan? Kunt u uw antwoord onderbouwen?
31.	Krijgen eilandbewoners ook een optie om mee te denken bij de gunning?
32.	Is bekend hoeveel procent het sterk gereduceerde tarief voor eilandbewoners gaat worden en welke bedragen daarbij horen?
33.	In welke mate stijgen de gereduceerde tarieven voor de eilanders in het systeem van de jaarlijkse tariefstijging?
34.	Hoe worden de belanghebbende scholen betrokken bij de dienstregeling van het scholierenbootje tussen Vlieland en Terschelling?
35.	Hoe wordt van tevoren verzekerd dat de rederijen zich kunnen en gaan committeren aan het reductiepad van de CO ₂ -commissie?
36.	Klopt het dat de concessie, op basis waarvan de baggeractiviteiten plaatsvinden, in 2028 af gaat lopen?
37.	In hoeverre is er al vastgesteld dat deze baggeractiviteiten voortgezet worden na het aflopen van de huidige baggerconcessie? Hoe en met wat voor maatregelen gaat u zeker stellen dat ook ná afloop van bedoelde baggerconcessie de thans aangewezen vaargeul op diepte en breedte blijft?
38.	Worden er, al dan niet structurele en regelmatige, overleggen voorzien in de driehoek concessieverlener, vaarwegbeheerder en hoofdgebruikers, zodat vroegtijdig ontwikkelingen in de vaargeul kunnen worden voorzien en tijdig over adequate maatregelen kan worden besloten?
39.	Kunnen in het Programma van Eisen (PvE) heldere garanties voor de concessiehouders worden geboden in de vaarwegdimensies, zodat er aldus een heldere basis ontstaat waarop kan worden aangeboden?
40.	Hoe gaat u een waardering vaststellen voor die aspecten die een vervoerder aanbiedt welke boven het PvE uitgaan, maar welke bijdragen aan een betere kwaliteit en waardering door de eilanders van de veerverbinding en daarmee maximaal bijdragen aan de doelen die het Ministerie van IenW met beide concessies nastreeft?

Nr.	Vraag
41.	Gaat u voor dergelijke verbeteringen ook wegingsfactoren vaststellen, waarin ook openbaar inzicht wordt gegeven? Krijgen de colleges van burgemeester en wethouders (B&W) van de eilandgemeenten invloed op deze wegingsfactoren? Hoe zal dergelijke invloed vormgegeven worden?
42.	Zullen er gedeelde prestatie-indicatoren tussen concessieverlener en concessiehouder gezamenlijk worden opgesteld omtrent enerzijds het waarmaken van de minimumdienstregelingen en anderzijds de hierin beperkende omstandigheden zoals eventueel achterblijvende vaarwegkwaliteiten en extreme weersomstandigheden?
43.	Hoe voorziet u om te gaan met de situatie, indien in de Concessie Waddenveren West het herstel van de haven en kades op Terschelling zal leiden tot een, gedurende langere tijd, niet kunnen waarmaken van die dienstregeling wegens niet afdoende beschikbaarheid van infrastructuur?
44.	Indien zoiets leidt tot een grote negatieve impact op de exploitatie van de veerdiensten op Terschelling: zult u die situatie dan ook behandelen zoals u wilt gaan doen als er sprake is van een «majeure situatie» bij Ameland, zoals ook in de bijlagen van het PvE is beschreven en uiteen is gezet tijdens de openbare consultaties op de eilanden?
45.	Indien uit de MIRT-studie mocht blijken dat een vermijden van op tij varen niet onmogelijk is, maar tot meerkosten leidt ten opzichte van het niet op tij varen en het kunnen gaan waarmaken van de minimale dienstregeling: bent u bereid hiervoor extra middelen vrij te maken, zodat de invulling van het niet op tij varen niet ten koste gaat van de overige exploitatie- en kostenstructuur van de veerverbinding naar Ameland?
46.	In diverse omschrijvingen is aangegeven van het concept PvE gebaseerd is op de huidige situatie; deze laat in toeristische piektijden zien dat deze niet haalbaar is; kan de huidige situatie niet beter als uitgangspunt in het PvE worden omschreven?
47.	Kunnen in het PvE vastomlijnde begrenzings worden opgenomen van de maximale wachttijden van de veerboten ten opzichte van de dienstregelingen bij vertragingen van het openbaar vervoer, gezien het feit dat er wordt voorgeschreven dat veerboten moeten wachten op de aansluiting met het openbaar vervoer bij vertragingen, wat zeker bij de sneldiensten gemakkelijk kan leiden tot het in de war schoppen van de (strakke) dienstregelingen?
48.	Hoe worden extra's, zoals dat inschrijvers in de aanbesteding worden uitgedaagd om meer te bieden dan de minimeisen en zo maximaal bij te dragen aan de doelen die lenW met beide concessies nastreeft, gewogen en kunnen de eilanders en ondernemers hier ook over meedenken?
49.	Waarom wordt er nog aan op tij varen vastgehouden, ondanks dat de Kamer dat recent, ook voor Ameland, heeft uitgesloten?
50.	Hoe is uw oordeel over de juistheid van de wens van de provincie Fryslân om een tussenconcessie te hanteren, voorafgaand aan de vijftienjarige concessie, in reactie op genoemde nota van uitgangspunten?
51.	Waren de overwegingen die u noemt om in het PvE geen tussenconcessie op te nemen nieuw en anders dan de overwegingen in de genoemde nota van uitgangspunten?

Nr.	Vraag
52.	In hoeverre kan de toegankelijkheid van het onderwijs voor de leerlingen die gebruik moeten maken van de scholierenboot niet alsnog worden beschouwd als een rijkstaak die in verband staat met de bereikbaarheid van de Waddeneilanden, in dit geval de eilanden onderling?
53.	Bent u bereid om over de hiermee gepaard gaande kosten in overleg te treden met het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, zodat deze kosten door hen gedragen worden als onderdeel van de kosten van goed onderwijs voor alle Nederlanders?
54.	Vanuit het gevraagde in het PvE, alsmede vanuit de diverse binnen het PvE bestaande onduidelijkheden en risico's, zijn diverse situaties denkbaar en te verwachten waarin extra kosten worden veroorzaakt voor de vervoerder welke mogelijk niet meer te dekken zijn binnen de hiervoor genoemde begrenzings van de betaalbaarheid; bent u bereid het uitgangspunt van budgetneutraliteit te verlaten, indien deze situaties of dergelijke risico's zich voordoen?
55.	In hoeverre kan een situatie ontstaan waardoor het voor vervoerders niet meer aantrekkelijk is om te gaan bieden op een concessie, omdat de kosten van het totaal gevraagde zich niet meer verhouden tot de te verwachten inkomsten en risico's?
56.	Bent u bereid om eisen te verlagen, zodat daarmee ook een kostprijsverbetering voor de vervoerder mogelijk wordt? Kan per item aangegeven worden hoe groot dit belang is en in hoeverre deze eisen verlaagd kunnen worden?
57.	Bent u eventueel bereid om het uitgangspunt van budgetneutraliteit los te laten?
58.	Wat worden de tijdslijnen van de Concessie Waddenveren Oost met inachtneming van de tijdlijnen rondom deze tussenconcessie?
59.	In hoeverre, zoals tijdens meerdere consultatiebijeenkomsten genoemd, is het mogelijk om de bewoners en ondernemers op de eilanden lid te maken van de gunningscommissie of een vergelijkbaar platform?
60.	Wat is uit informatiebijeenkomsten op de Waddeneilanden gekomen? Graag een uitgebreide toelichting.
61.	Klopt het dat de thans lopende baggerconcessie waarmee de vaargeul op diepte wordt gehouden gericht is op de hierboven genoemde maatvoering? Hoe garandeert u de beschikbaarheid van een vaargeul conform het profiel (en de lengte) waarop u vraagt dat vervoerders dit aanbieden, gelet op het feit dat deze baggerconcessie mogelijk eerder afloopt dan dat er duidelijkheid bestaat over de vormgeving van de concessie ná het thans lopende MIRT-onderzoek?
62.	Zullen er heldere omstandigheden geformuleerd worden die aangeven of er sprake is of spoedig zal zijn van een majeure situatie?
63.	Klopt het dat alleen het Ministerie van IenW kan constateren dat er sprake is van een majeure situatie en dan de in het PvE genoemde procedure kan starten?
64.	Hoe wordt omgegaan met een situatie waarbij de vervoerder constateert dat er een majeure situatie is of te verwachten is waarbij redelijkerwijs de concessie niet ongewijzigd uitgevoerd kan blijven worden (zie ook document 8.4.4.)?

Nr.	Vraag
65.	Indien een vervoerder zijn diensten aanbiedt op basis van de vaargeul, zoals hierboven genoemd, en uit het MIRT-onderzoek een aanpassing bij de vervoerder nodig is met daarbij grote investeringen, hoe dienen deze investeringen dan gefinancierd te worden in de dan nog maar kortlopende resterende tijd binnen de dan, mogelijk al vrij lang lopende, vijftienjarige concessie?
66.	Indien binnen het overleg tussen het Rijk en de vervoerder, tijdens de concessie vanwege de dan blijken uitkomsten van de MIRT-studie of anderszins, de procedure voor een majeure situatie moet worden ingezet, kan dan niet een situatie ontstaan dat er significant meer gelden noodzakelijk zijn om die majeure situatie op te vangen dan vanuit de exploitatie van de concessie beschikbaar kunnen zijn? Of kan er dan een situatie ontstaan dat er binnen het Ministerie van IenW een, mogelijk onverwacht, grote inzet aan menskracht nodig is om de dan benodigde veranderingen binnen de concessie te begeleiden en wel juridisch binnen de kaders die gelden voor een aanbestede concessie?
67.	Welke opmerkingen hebben de ondernemers precies gemaakt in de gesprekken waarin zij lieten weten dat zij vinden dat de adviesrol van het klantenpanel nog onvoldoende tot uiting komt in het ontwerp-PvE?
68.	Wat is c.q. wordt gedaan met de motie-Grinwis c.s. (Kamerstuk 29 684, nr. 290) over een kortere concessie voor Waddenveren Oost, terwijl nu beide concessies worden gegeven voor een periode van vijftien jaar, gelet op alle onduidelijkheden die er zijn over de vaargeul Ameland? Wat zijn de potentiële gevolgen als de concessie nu wel eerst wordt gegeven voor vijftien jaar? Wat wordt bedoeld met «wel denkt IenW nog na over het precieze start- en eindmoment van de nieuwe concessies»? Wat houdt dat precies in?
69.	Hoe wordt bepaald wat betaalbaar is, en wat niet, voor de eilandbewoners en de bezoekers?
70.	Wat is er in het ontwerp-PvE op hoofdlijnen gewijzigd ten opzichte van de nota van uitgangspunten uit 2024?
71.	Hoe wordt de Kamer geïnformeerd over de uitkomsten en het uiteindelijke PvE, voordat de aanbestedingsprocedure eind september start, gelet op het feit dat de consultatie van het ontwerp-PvE loopt tot en met 20 juli?
72.	Kan aangegeven worden waarin de minimale dienstregeling (bijlage B3) verschilt van de huidige dienstverlening en die van 2024 en 2023, zodat bepaald kan worden of de bereikbaarheid niet minder wordt, zoals is toegezegd?
73.	In hoeverre verschillen de schoolvakanties op de eilanden van die van de regio Noord, gelet op het feit dat er in paragraaf 1.1.4, maar ook later in het document, wordt verwezen naar de schoolvakantie in de regio Noord? Is het niet beter om aan te sluiten bij de eilandvakanties?
74.	Wat is of wordt de rol en zeggenschap van decentrale overheden bij besluitvorming over majeure ontwikkelingen die gevolgen kunnen hebben voor de dienstregeling?
75.	Hoe is in de huidige ov-concessie in Fryslân en Groningen rekening gehouden, met de voorwaarde dat de rederij moet zorgen voor optimale afstemming tussen de veerdiensten en het aansluitend openbaar vervoer, gelet op het feit dat daar wel twee partijen voor nodig zijn? En hoe gaat daar in toekomstige ov-concessies rekening mee gehouden worden? Wat is daarover afgesproken?

- | | |
|-----|-------|
| Nr. | Vraag |
|-----|-------|
76. Wat voor waarde kan er worden gehecht aan de zin «lenW verwacht dat de rederij consumentenorganisaties en decentrale overheden actief betreft (...) door de eilandbewoners, ondernemers en decentrale overheden»? Hoe worden ondernemers op de eilanden betrokken? En welke afspraken worden daarover gemaakt?
 77. Wat wordt verstaan onder een dienstregeling die robuust is?
 78. Waarom zijn, gelet op de uitspraak «De concessiehouder informeert eilandersbewoners en andere potentiële reizigers ...», ondernemers op de eilanden hier niet meegenomen? Kan de rest van het stuk ook op dit soort zaken voor ondernemers worden gescreend, aangezien ze vaak lijken te worden vergeten of ergens anders onder geschaard te worden (zie onder meer ook 1.4.8)?
 79. Hoe wordt voorkomen dat de het deel vrachtauto's (met lading) op een reguliere dienst zo'n groot deel wordt dat er vrijwel geen plek is voor de gewone auto's, ondanks dat de rederij geen exclusief recht op vrachtvervoer heeft? En hoe wordt voorkomen dat een aanzienlijk deel wordt gereserveerd voor vrachtvervoerders waarvan de reservering vaak laat komt te vervallen, zodat er geen plek is voor gewone auto's? Hoe wordt voldoende ruimte voor vrachtvervoer, dat essentieel is voor de ondernemers, gegarandeerd?
 80. Waarom worden de spoedplekken voor de eilandbewoners alleen bij de eerste afvaart (van het eiland) en de laatste afvaart (naar het eiland) gereserveerd (punt 2.1.8)? Kun je bij een spoedgeval om 11.00 uur in de ochtend pas de volgende ochtend met de eerste afvaart naar het vasteland? Voldoet dat nou aan het criterium «dat voor eilanders plaats aan boord is, voor situaties dat zij onverhoopt met spoed van de veerdiensten gebruik moeten maken»? Waarom niet op elke afvaart de twee «reserveplaatsen» bij voorkeur geven aan eilanders? Of in ieder geval de eerste afvaart van en naar het eiland en de laatste afvaart van en naar het eiland?
 81. Wat is de definitie van «eilandbewoner»? Waarom worden studenten van 21 jaar en ouder daarvan uitgesloten, terwijl ze vaak elk weekend terugkomen om op de eilanden te werken? Waarom wordt die leeftijdsgrens gesteld?
 82. In hoeverre is punt 2.1.12 voldoende duidelijk over wanneer wel en niet een schip moet worden ingezet, gelet op het feit dat het in de afgelopen concessieperiode regelmatig onduidelijk was wanneer er wel en niet een schip ingezet moest worden conform de concessie?
 83. Wat wordt precies verstaan onder «overmacht»?
 84. Het Ministerie van lenW kan een rederij bij een te hoog percentage vertraagde afvaarten een boete opleggen, maar wat als de vertraging komt door de vaargeul of anderszins de verantwoordelijkheid is van het Ministerie van lenW?
 85. Waarom worden extra afvaarten alleen verplicht bij 80% reizigersbezetting, en niet bij 80% autobezetting?
 86. In hoeverre en hoe wordt vertraagd openbaar vervoer meegerekend in het percentage vertraagde afvaarten van 95%?
 87. Welke rol heeft het Ministerie van lenW als het gaat om de veiligheid in de vaargeul, zoals de diepte en breedte bepalen of schepen elkaar veilig kunnen passeren, gelet op het feit dat het Ministerie van lenW grote waarde hecht aan veiligheid en de rederij daarvoor verantwoordelijk acht?
 88. Kunnen de ondernemers altijd expliciet meegenomen worden bij de communicatie?

Nr.	Vraag
89.	Welke verantwoordelijkheid heeft het Ministerie van IenW om de concessiehouder te ondersteunen c.q. te faciliteren bij die verantwoordelijkheden van de concessiehouder waarbij deze mede afhankelijk is van medewerking van het Ministerie van IenW/ Rijkswaterstaat (RWS) als eigenaar van onder meer de kade (onder meer 3.5.1 en 3.6 (bijvoorbeeld velrichting kades, etc.))?
90.	Wat is opgenomen in de voorwaarden voor mensen met een visuele beperking op de schepen zelf?
91.	Klopt het dat een reserveringssysteem verplicht wordt?
92.	Hoe kan de maatschappelijke bijdrage van de rederij steviger worden verankerd, gezien het feit dat deze nu redelijk vrijblijvend wordt weergegeven (er wordt belang aan gehecht, maar ook niet meer dan dat)?
93.	Hoe wordt geborgd dat rederijen alleen schepen aanschaffen die geschikt zijn voor het Waddengebied, zowel qua schip als qua aandrijving?
94.	Er wordt voor de vaargeulen verwezen naar het Nationaal Water Programma 2022–2027, maar hoe biedt dit de rederijen c.q. concessiehouder duidelijkheid, aangezien de nieuwe concessie vanaf 2029 is? Waarom wordt niet gewoon de maatvoering in de concessie opgenomen?
95.	Hoe is punt 6.2.2 in de huidige concessie geregeld? Waar wijkt het af?
96.	Waarom wordt zo gericht ingezet op een middel (volledig batterij-elektrisch) in plaats van het doel? Welke gevolgen heeft deze voorwaarde (6.2.5) op de uiteindelijke inschrijving en de blijvende betaalbaarheid?
97.	In hoeverre gaat er regelmatig overleg plaatsvinden tussen de concessieverlener, de vaarwegbeheerder en de hoofdgebruikers? Welke harde garanties staan er in het PvE voor de concessiehouder als het gaat om de geboden vaarwegdimensies? Waarom zijn de minimumeisen waaraan moet worden voldaan door het Ministerie van IenW / RWS niet duidelijker en concreter omschreven?
98.	In hoeverre kan gegarandeerd worden dat er voldoende vrachtcapaciteit is voor de bevoorrading etc. van de eilanden, ondanks dat vrachtvervoer geen specifiek deel uitmaakt van de concessie? Wat als er niet voldoende vrachtcapaciteit beschikbaar is of komt?
99.	Wat wordt verstaan onder «voldoende (stallings)ruimte op de reguliere dienst voor auto's, vrachtauto's, motorrijtuigen en fietsen»? Betreft het hier een redelijk open norm?
100.	Hoe moet de passage «zoveel mogelijk brandstofefficiënt» gezien worden ten opzichte van op tijd varen en punctualiteit?
101.	Wat zijn de gevolgen van de eis in paragraaf 7.1.6 ten aanzien van CO ₂ -reductie? Hoe moet dit tot de eerdere inzet op volledig batterij-elektrisch gezien worden?
102.	Hoe wordt die vergoeding die de rederij moet betalen voor het door de Staat beschikbaar stellen van de productiemiddelen behorend bij de veerhavens (eigendom van de Staat) vastgesteld en hoe wordt ervoor gezorgd dat het een redelijke vergoeding is, aangezien de rederij volledig afhankelijk is van de Staat? Waarom wordt de vergoeding gebaseerd op de bruto commerciële omzet? Wat is elders gebruikelijk?
103.	Paragraaf 8.1.10 geeft toch feitelijk aan dat het verstandiger is om voor Waddenveren Oost eerst te komen tot een kortere concessie?

Nr.	Vraag
104.	In hoeverre zorgt de eis van een periode van een uur voor de aankomsttijd van een schip tot een half uur na de vertrektijd van dat schip op sommige routes überhaupt voor ruimte voor medegebruik van de productiemiddelen?
105.	Paragraaf 8.4 geeft toch feitelijk aan dat het verstandiger is om voor Waddenveren Oost eerst te komen tot een kortere concessie? Waarom kan de toekomstige maatvoering van de vaargeul Ameland pas in 2028 worden vastgesteld? Dat is toch een veel te grote onduidelijkheid voor een rederij? Wat zijn de gevolgen voor de concessiehouder als de vaargeul niet op de afgesproken diepte en breedte is en wat zijn de gevolgen voor het Ministerie van IenW/RWS?
106.	Waarom is de betaalbaarheid pas één van de laatste onderdelen in het concept-PvE? Kan uitleg gegeven worden wat er nu eigenlijk in paragraaf 9.1 staat over tarieven? Hoe wordt de betaalbaarheid daadwerkelijk geborgd?
107.	Waar verschilt punt 9.1.8 over de maximale tariefverhoging van de huidige afspraken? Welke stimulans is er voor de concessiehouder om de prijs zo laag mogelijk te houden? Hoe is de transparantie van de concessiehouder nu geregeld, zodat er inzicht is voor de relevante instanties en betrokkenen (waar het gaat om bedrijfsvertrouwelijke informatie is dit natuurlijk beperkt), waardoor het duidelijk is dat er niet te veel geld wordt verdiend over de rug van de eilandbewoners en de bezoekers van de eilanden?
108.	Waarom kan er niet contant worden betaald?
109.	Waarom is ervoor gekozen om kosteloos te annuleren tot minimaal een maand van tevoren? Hoe is dat nu geregeld?
110.	Waar en hoe is de transparantieverplichting over de verantwoording van de kosten en baten van de concessiehouder nu geregeld?
111.	Waarom zijn in dit deel wederom niet de ondernemers specifiek en apart benoemd?