



# Marktconsultatie Westerschelde Ferry Adviesrapport

*Panteia/MuConsult in opdracht van de Provincie Zeeland  
3 december 2021*

MU CONSULT



# Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Doel en opzet marktconsultatie	4
3. Belangrijkste inzichten uit de marktconsultatie	5
4. Varianten	7
5. Beoordelingskader	9
6. Beoordeling varianten	10
7. Conclusie	16
8. Aanbevelingen	17
Bijlage 1 Uitwerking en toelichting beoordelingsaspecten	18
Bijlage 2 Subvarianten	22
Bijlage 3 Verslag Reacties Marktconsultatie	24
Bijlage 4 Ingevuld uitgebreid beoordelingskader	25

# 1. Inleiding

De Westerschelde Ferry (WSF) is een schakel in het OV-netwerk van Zeeland en is maatschappelijk van betekenis voor onder meer het toerisme, woon-werkverkeer en het onderwijs.

De WSF BV verzorgt momenteel in opdracht van de provincie Zeeland de veerdienst tussen Vlissingen en Breskens met twee schepen die zijn ingericht voor voetgangers en (brom)fietsers. In december 2018 is door Provinciale Staten besloten de veerdienst tot en met 31 december 2023 bij de Westerschelde Ferry BV met de huidige schepen te continueren. Daarnaast is besloten om in 2021 een marktconsultatie te organiseren naar de dan geldende marktomstandigheden. De provincie Zeeland wil ook na 2023 een veerverbinding in stand houden en wil via deze marktconsultatie zicht krijgen op kansen en randvoorwaarden die marktpartijen zien.

In deze marktconsultatie zal ook de toekomst van de huidige schepen worden meegenomen. Uit een recent onderzoek in opdracht van de provincie is gebleken dat de huidige twee schepen tot 2033 in de vaart kunnen blijven, al is dat tegen hogere onderhoudskosten dan tot nu toe is geraamd. Vanuit technisch perspectief is het dan ook mogelijk minimaal de komende 10 jaar met de huidige schepen te blijven varen. Ook vanuit bedrijfseconomisch perspectief ligt, gezien de huidige boekwaarde van de schepen, vervanging op de korte termijn niet voor de hand. Desondanks staat de provincie onder de nodige voorwaarden open voor deze mogelijkheid.

## 2. Doel en opzet van de marktconsultatie

De marktconsultatie moest antwoord geven op twee centrale vragen:

1. Ziet de markt mogelijkheden om vanaf 2024 een veerverbinding tussen Vlissingen - Breskens aan te bieden voor scholier, forens en toerist met de huidige twee schepen?
2. Ziet de markt rendabele mogelijkheden om voor de langere termijn in een verbinding tussen Vlissingen - Breskens te voorzien, waarbij in het geval van het vervroegd afstoten, of eerder vervangen van de huidige schepen, in de businesscase rekening wordt gehouden met de boekwaarde van de huidige schepen?

In de tweede helft van 2021 heeft de provincie Zeeland onder begeleiding van de combinatie Panteia/MuConsult de marktconsultatie uitgevoerd. Deze bestond uit een schriftelijke ronde na een aankondiging op TenderNed en Negometrix, en aanvullende gesprekken met marktpartijen. Dit heeft geresulteerd in twee eindproducten:

- een feitelijk verslag van de resultaten van de marktconsultatie;
- een adviesrapport met daarin een analyse van de resultaten van de marktconsultatie en een advies over de toekomstige strategie voor de oeververbinding.

Dit document heeft betrekking op het tweede: het adviesrapport. Het feitelijk verslag is als bijlage bijgevoegd.

### 3. Belangrijkste inzichten uit de marktconsultatie

Uit de marktconsultatie zijn de volgende inzichten naar voren gekomen:

1. Er is maar een beperkt aantal partijen actief op de markt van veerexploitatie. Bij een aantal van deze partijen is er interesse om vanaf 2024 een veerverbinding tussen Vlissingen - Breskens te exploiteren met de huidige twee schepen. Of deze interesse zich concretiseert in een inschrijving op de aanbesteding, zal afhangen van de eisen en (financiële) randvoorwaarden die de provincie aan de toekomstige verbinding stelt. Dit zal pas bij publicatie van de aanbestedingsdocumenten bekend worden. Marktpartijen staan open om deze voorwaarden in dialoog met de provincie verder vorm te geven.
2. Marktpartijen hebben het beeld dat de WSF de huidige markt bedient en dat er zeer beperkte mogelijkheden zijn meer of andere reizigers aan te trekken. De markt ziet geen kansen om de schepen op andere verbindingen in te zetten.
3. Marktpartijen zien geen mogelijkheden om de huidige schepen te verduurzamen. Het bijmengen van biodiesel (HVO) wordt niet toegestaan door de fabrikant van de motoren/generatoren. Omdat het gewicht van grote invloed is op de waterligging en de vaareigenschappen, zijn de huidige schepen moeilijk aan te passen. Het batterij-elektrisch maken van de schepen raden marktpartijen om die reden af.

### 3. Belangrijkste inzichten uit de marktconsultatie (vervolg)

4. Marktpartijen noemen ook als mogelijkheid het tussentijds vervangen van de huidige schepen door lichtere en zero emissie (ZE) schepen. Door minder strenge eisen te stellen aan de beschikbaarheid van de veerverbinding onder andere bij harde wind en golfslag, zou een lichter schip ontworpen kunnen worden. Deze is goedkoper in aanschaf en exploitatie, o.a. vanwege lagere energiekosten. Er bestaan op die manier ook goede mogelijkheden voor verduurzaming van de veerdienst, bijvoorbeeld via de inzet van elektrische schepen.
5. De bestaande schepen zijn specifiek ontworpen voor de huidige verbinding. Er is een beperkte markt elders voor deze schepen. Marktpartijen geven aan dat bij tussentijdse verkoop van de huidige schepen de provincie er rekening mee moet houden dat de marktwaarde lager is dan de boekwaarde.
6. Een ander alternatief dat tijdens de marktconsultatie is genoemd, is om de veerverbinding te vervangen door een busverbinding. De provinciale bijdrage aan de WSF zou dan gebruikt kunnen worden om het openbaar vervoernetwerk in de provincie te versterken.

## 4. Varianten WSF

Uit de marktconsultatie is een aantal varianten voortgekomen. Op basis hiervan en na gesprekken met de provincie zijn de volgende varianten geselecteerd om verder te onderzoeken. Voor varianten 1 en 2 zijn subvarianten, waarin gevarieerd wordt in welke verantwoordelijkheden bij de exploitant en de provincie komen te liggen. Deze subvarianten worden verder toegelicht in Bijlage 2.

### **Variant 0: Terugvalvariant**

In deze variant wordt de huidige situatie voorgezet. De veerverbinding wordt met de huidige schepen door de Westerscheldeferry BV geëxploiteerd tot einde levensduur van de schepen (2033).

### **Variant 1: Basisvariant**

De schepen varen in deze variant door tot het einde van hun technische levensduur (2033), maar de exploitatie wordt vanaf 2024 niet meer gedaan door de provinciale BV, maar door een marktpartij via een aanbesteding.

## 4. Varianten WSF (vervolg)

### **Variant 2: ZE-variant**

De huidige schepen worden vervroegd uit de vaart genomen en vervangen door Zero Emissie-schepen. Zero Emissie betekent dat er gebruik wordt gemaakt van groene energiebronnen, bijv. groene stroom of waterstof, zodat er geen uitstoot is. Net als in variant 1 wordt de exploitatie van de WSF vanaf 2024 via een aanbesteding bij een marktpartij ondergebracht. Het is niet haalbaar om per direct nieuwe schepen in te laten stromen. Het ontwerp- en bouwproces van de schepen kost enkele jaren. Daarom is in deze variant als aanname gekozen voor 2028 als overgangsdatum, maar dit zou ook eerder of later kunnen zijn.

### **Variant 3: Busvariant**

De WSF wordt als veerverbinding opgeheven en vervangen door een busverbinding via de Westerscheldetunnel. Die wordt als verplichte verbinding opgenomen in de nieuwe OV-concessie vanaf 2024. De provincie verkoopt de schepen en ontmantelt de huidige organisatie.

### **Variant 4: Vrijlaten-variant**

De WSF wordt als veerverbinding opgeheven. Er komt geen verplichte verbinding in de OV-concessie. Het is aan de OV-concessiehouder om het netwerk aan te passen en de vervoervraag te faciliteren als daar markt voor is. Er komt eventueel een veerexploitant die de verbinding in de zomermaanden op commerciële basis exploiteert. De provincie verkoopt de schepen en ontmantelt de huidige organisatie.



## 5. Beoordelingskader

De varianten zijn onderling vergeleken op basis van een aantal aspecten. Dit beoordelingskader bestaat uit de volgende aspecten:

1. Reizigersbelang
2. Duurzaamheid
3. Financiële gevolgen provincie
4. Personeel en bestaande organisatie
5. Maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak

In Bijlage 1 zijn deze aspecten verder uitgewerkt tot criteria en toegelicht.

De varianten zijn kwalitatief beoordeeld door middel van een schaal van ++ (zeer positief) tot – (zeer negatief). Een beoordeling '0' betekent dat er geen verandering is ten opzichte van de huidige situatie. Een beoordeling +/- betekent dat het niet vast te stellen wat het totaaleffect is van een combinatie van positieve en negatieve scores op deelaspecten. De beoordeling van de verschillende aspecten zijn niet bij elkaar opgeteld om tot een totaaloordeel per variant te komen.

Op de volgende pagina's is de beoordeling van de varianten per aspect samengevat. Daarna staat er een slide met de volledige beoordeling samengevat. Een uitgebreide beoordeling per criterium staat in Bijlage 4.

## 6. Beoordeling Reizigersbelang

Varianten	Reizigers belang	Toelichting
<b>0 Terugval</b>	-	De vaartijd blijft gelijk, maar vanwege de toenemende leeftijd van de schepen zal de uitval stijgen en zal het comfort steeds meer afnemen, waardoor het product minder aantrekkelijk wordt en de reizigersaantallen dalen.
<b>1 Basis</b>	-	De vaartijd blijft gelijk, maar vanwege de toenemende leeftijd van de schepen zal de uitval stijgen en zal het comfort steeds meer afnemen, waardoor het product minder aantrekkelijk wordt en de reizigersaantallen dalen. Er is slechts beperkte potentie voor aanvullende marktbewerking door een commerciële partij.
<b>2 ZE</b>	+	De vaartijd kan mogelijk verkort worden vanwege nieuwe ZE-schepen met andere vaareigenschappen. De betrouwbaarheid verbetert, al zullen lichtere schepen een beperkt aantal dagen per jaar bij storm niet inzetbaar zijn. Het comfort stijgt. Omdat het product aantrekkelijker wordt, en er marktbewerking is van een commerciële partij kunnen de reizigersaantallen groeien.
<b>3 Bus</b>	-	De reistijd neemt voor een beperkt deel van de reizigers toe met meer dan 30 minuten, maar voor het grootste deel zal de reistijd vergelijkbaar zijn. De betrouwbaarheid stijgt. De reiskosten nemen toe, mede omdat reizigers een langere afstand afleggen. Het aanbod van OV door de Westerscheldetunnel kan verbeterd worden, waar andere OV-reizigers ook van profiteren.
<b>4 Loslaten</b>	- -	De reistijd neemt voor een beperkt deel van de reizigers toe met meer dan 30 minuten buiten het hoogseizoen wanneer de commerciële veerverbinding vaart. Er zullen niet per se verbeteringen zijn in het openbaar vervoer per bus, maar de reiskosten zullen stijgen omdat reizigers een langere afstand afleggen. Door deze factoren kiest een groot deel van de huidige gebruikers niet meer voor OV.

## 6. Beoordeling Duurzaamheid

Varianten	Duurzaamheid	Toelichting
0 Terugval	-	Het brandstofverbruik zal stijgen vanwege de veroudering van de schepen. Hierdoor neemt de uitstoot toe.
1 Basis	-	Het brandstofverbruik zal stijgen vanwege de veroudering van de schepen. Hierdoor neemt de uitstoot toe.
2 ZE	+ +	De keuze voor ZE-schepen betekent dat er geen uitstoot is.
3 Bus	+ +	De OV-concessie wordt gefaseerd ZE, dus dan is er geen uitstoot.
4 Loslaten	+	De uitstoot neemt af, omdat er minder afvaarten zijn (alleen in de zomer). Als de commerciële exploitant voor ZE-schepen kiest, kan zelfs nul uitstoot bereikt worden.

## 6. Beoordeling Financiële gevolgen provincie

Varianten	Financieel	Toelichting
<b>0 Terugval</b>	- -	De onderhouds- en brandstofkosten zullen stijgen. Hierdoor nemen de exploitatiekosten toe. Tegelijkertijd zorgt de afname van het aantal reizigers voor lagere opbrengsten. Hierdoor is een hogere exploitatiebijdrage nodig. Aan het einde van de concessie moeten de schepen vervangen worden.
<b>1 Basis</b>	-	Een commerciële exploitant heeft waarschijnlijk een hogere rendementseis dan de huidige WSF BV. Wellicht kan de commerciële exploitant met een efficiëntieslag de stijging in exploitatiekosten beperken. Met meer marktwerking kan de dalende trend in reizigersopbrengsten gekeerd of gedempt worden. Hierdoor kan de exploitatiebijdrage eventueel iets dalen. Aan het einde van de concessie moeten de schepen vervangen worden.
<b>2 ZE</b>	+ / -	De TCO (Total Cost of Ownership: totale kosten van aanschaf, onderhoud en exploitatie gedurende de levensduur) van ZE-schepen wordt of is reeds lager dan van de huidige schepen, maar er is wel een boekverlies op de huidige schepen. Een toename in reizigersaantallen zorgt voor meer inkomsten. De combinatie van deze factoren zorgt waarschijnlijk voor een lagere exploitatiebijdrage. De schepen kunnen mee in de volgende concessie.
<b>3 Bus</b>	+	De busverbinding is tegen een lagere TCO te exploiteren. Het effect op reizigersopbrengsten is onzeker. Enerzijds zijn de reiskosten voor de bus veel hoger, maar komt er wellicht een gedeeltelijke compensatieregeling. Anderzijds zal een deel van de reizigers afhaken. Vanwege de veel lagere kosten daalt de exploitatiebijdrage.
<b>4 Loslaten</b>	+ +	Er is waarschijnlijk een boekverlies wanneer de schepen worden verkocht, maar omdat er geen gesubsidieerde veerdienst meer is, en er geen extra investeringen in busverbindingen zijn, hoeft de provincie geen exploitatiebijdrage meer te doen.

## 6. Beoordeling Personeel en bestaande organisatie

Varianten	Personeel en bestaande organisatie	Toelichting
<b>0 Terugval</b>	<b>0</b>	De situatie van het personeel blijft ongewijzigd
<b>1 Basis</b>	<b>0</b>	Het personeel gaat met behoud van rechten over naar de marktpartij.
<b>2 ZE</b>	<b>0</b>	Het personeel gaat met behoud van rechten over naar de marktpartij.
<b>3 Bus</b>	<b>-</b>	Het personeel gaat over naar de OV-vervoerder, maar de vraag is of daar voldoende en aantrekkelijk werk voor ze is.
<b>4 Loslaten</b>	<b>- -</b>	Het personeel blijft niet behouden. Eventueel kan een deel voor de commerciële veerverbinding in het hoogseizoen werken.

## 6. Beoordeling Maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak

Varianten	Draagvlak	Toelichting
<b>0 Terugval</b>	-	Het maatschappelijk draagvlak neemt af. De verbinding blijft weliswaar in stand, maar het product wordt minder aantrekkelijk. Het bestuurlijk draagvlak neemt af vanwege de afnemende bijdrage aan de bereikbaarheidsdoelstelling, de groeiende exploitatiebijdrage en het negatieve effect op de duurzaamheidsdoelstellingen.
<b>1 Basis</b>	-	Het maatschappelijk draagvlak neemt af. De verbinding blijft weliswaar in stand, maar het product wordt minder aantrekkelijk. Het bestuurlijk draagvlak neemt af vanwege de afnemende bijdrage aan de bereikbaarheidsdoelstelling en het negatieve effect op de duurzaamheidsdoelstellingen. Wel kan de exploitatiebijdrage eventueel iets dalen.
<b>2 ZE</b>	+	Het maatschappelijke draagvlak neemt toe door een aantrekkelijker en duurzamer product. Hierdoor neemt het bestuurlijk draagvlak ook toe. Wel is het effect op de exploitatiebijdrage onzeker.
<b>3 Bus</b>	- -	Het maatschappelijk draagvlak neemt sterk af door het verlies van de laatste veerverbinding van Zeeland. Verbeterde busverbindingen en sterk verbeterde duurzaamheid compenseert dit waarschijnlijk niet. Het bestuurlijk draagvlak neemt hierdoor ook af. Tegelijkertijd kan met de besparing van de exploitatiebijdrage het OV verbeterd worden, of kunnen deze gelden ingezet worden voor andere doeleinden.
<b>4 Loslaten</b>	- -	Het maatschappelijk draagvlak neemt sterk af indien een commerciële veerdienst niet levensvatbaar blijkt, door het verlies van de laatste veerverbinding van Zeeland. De verbeterde duurzaamheid weegt minder zwaar mee. Het bestuurlijk draagvlak neemt hierdoor ook af. Tegelijkertijd kan met de besparing van de exploitatiebijdrage het OV verbeterd worden, of kunnen deze gelden ingezet worden voor andere doeleinden.

## 6. Beoordeling varianten op alle aspecten samengevat

Varianten	Reizigersbelang	Duurzaamheid	Financiële gevolgen provincie	Personeel en bestaande organisatie	Maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak
0 Terugval	-	-	--	0	-
1 Basis	-	-	-	0	-
2 ZE	+	++	+ / -	0	+
3 Bus	-	++	+	-	--
4 Loslaten	--	+	++	--	--

## 7. Conclusie

Uit de marktconsultatie is een aantal varianten voor de toekomst van de Westerschelde Ferry voortgekomen. Deze varianten zijn beoordeeld aan de hand van een beoordelingskader.

Op basis van de beoordeling per aspect kan worden geconcludeerd dat variant 2 (ZE) het best scoort op reizigersbelang, duurzaamheid en draagvlak. Op het aspect financiële gevolgen voor de provincie scoort variant 4 (Loslaten) het best, gevolgd door variant 3 (bus). Deze varianten hebben echter negatieve gevolgen voor de reiziger. De varianten waarbij wordt doorgevaren met de huidige schepen scoren slecht op de aspecten duurzaamheid en financiële gevolgen voor de provincie, vanwege de beperkingen van de huidige schepen.



## 8. Aanbevelingen

**Aanbeveling 1:** Doe vervolgonderzoek naar wat er nodig is om variant 2 (ZE) kansrijk te maken. Verkrijg meer inzicht in de kosten van nieuwe ZE-schepen, zodat kan worden bepaald wat het optimale moment is om de huidige schepen te vervangen, kijkend naar duurzaamheid, exploitatiekosten en een eventueel boekverlies bij tussentijdse verkoop van de huidige schepen. Onderzoek of meer commerciële vrijheid aan de exploitant voordelen biedt.

**Aanbeveling 2:** Hanteer variant 1 (basis) als optie indien variant 2 (ZE) niet haalbaar blijkt en de provincie een veerverbinding in stand wil blijven houden met de inzet van de huidige schepen.

**Aanbeveling 3:** Doe vervolgonderzoek naar variant 3 (bus). Verkrijg meer inzicht in de financiële gevolgen van het vervroegd afstoten van de schepen. Onderzoek wat er bereikt kan worden met de exploitatiebijdrage die dan niet meer aan de WSF besteed wordt, om eventueel huidige reizigers (tijdelijk) te compenseren, het OV-aanbod (provinciebreed) te verbeteren, of om andere (duurzaamheids)doelstellingen te behalen.

# Bijlage 1:

## Uitwerking en toelichting Beoordelingsaspecten

### 1. Reizigersbelang

Er is een aantal belangrijke factoren voor de reiziger. Hierbij kijken we zowel naar het belang van de huidige WSF-gebruiker als naar andere reizigers in de regio. Deze worden in 5 criteria gevat:

- Reistijd: Hierbij kijken we naar de deur-tot-deur reistijd. Frequentie en overstappen worden dus meegenomen om te beoordelen hoe snel men van deur tot deur kan reizen in de verschillende varianten.
- Beschikbaarheid/betrouwbaarheid: Het gaat hier om de beschikbaarheid gedurende het hele jaar en onder alle (weers-)omstandigheden. Als een variant betrouwbaarder is qua punctualiteit en rituitval, dan krijgt die een hogere beoordeling.
- Reiskosten: De impact van de varianten op de reiskosten van reizigers.
- Comfort: de huidige schepen bieden een hoog niveau van comfort door de goede zeeligging. Van alternatieven moet onderzocht worden in hoeverre dit het geval is.
- Vervoerwaarde / aantal reizigers: het saldo van bovenstaande aspecten bepaalt of de verbinding aantrekkelijker wordt en daarmee potentieel heeft om meer reizigers te trekken.

# **Bijlage 1:**

## **Uitwerking en toelichting Beoordelingsaspecten**

### **2. Duurzaamheid**

- CO<sub>2</sub>-besparing: De CO<sub>2</sub>-uitstoot van varianten wordt vergeleken en aan de hand hiervan beoordeeld.
- Fijnstofbesparing: De fijnstof-uitstoot van varianten wordt vergeleken en aan de hand hiervan beoordeeld.
- Stikstofbesparing: De stikstof-uitstoot van varianten wordt vergeleken en aan de hand hiervan beoordeeld.

# Bijlage 1:

## Uitwerking en toelichting Beoordelingsaspecten

### 3. Financiële gevolgen provincie

- TCO materieel: De Total Cost of Ownership (totale kosten van aanschaf, onderhoud en exploitatie gedurende de levensduur) van het materieel in de verschillende varianten wordt vergeleken. Hierbij wordt voorbij het einde van de concessie gekeken, naar de levensduur van het materieel. Het verschil tussen de boekwaarde en de marktwaarde van de huidige schepen is hierbij een belangrijke factor.
- Exploitatiekosten: De kosten van de exploitatie in de verschillende varianten worden vergeleken. Hier is de TCO van het materieel onderdeel van, en bijvoorbeeld ook de kosten van het personeel.
- Opbrengsten: De reizigersopbrengsten en overige opbrengsten in de verschillende varianten worden vergeleken.
- Exploitatiebijdrage: De opbrengsten worden aangevuld met een exploitatiebijdrage van de provincie om de exploitatiekosten te kunnen dragen. De benodigde exploitatiebijdrage wordt vergeleken tussen varianten. Hierbij wordt gekeken naar zowel de totale exploitatiebijdrage als de exploitatiebijdrage per reiziger.

# **Bijlage 1:**

## **Uitwerking en toelichting Beoordelingsaspecten**

### **4. Personeel en bestaande organisatie**

- Behouden huidige personeel: De varianten worden beoordeeld op in hoeverre het mogelijk is om het huidige personeel te behouden en/of een positie te geven elders in de organisatie.

### **5. Maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak**

- Maatschappelijk draagvlak: Hierbij wordt onderzocht in hoeverre de varianten zouden kunnen rekenen op draagvlak vanuit de maatschappij.
- Bestuurlijk draagvlak: Hierbij wordt onderzocht hoe het bestuurlijke draagvlak is van de verschillende varianten, namelijk de mate waarin de variant bijdraagt aan de realisatie van de beleidsdoelstellingen.

## Bijlage 2: Subvarianten

De basisvarianten kunnen verder worden gespecificeerd, door te variëren in de verantwoordelijkheden van exploitant en provincie. Voor varianten 1 en 2 is er een subvariant waarin er een scheepsmanagementcontract wordt aanbesteed. Dit is een contract waarin de provincie de assets bezit en onderhoudt, en in geval van variant 2 ook aankoopt. De marktpartij exploiteert enkel de veerdienst, en de provincie bepaalt de dienstregeling en de tarieven, en is opbrengstverantwoordelijk. Deze subvariant wordt in de tabel op de volgende pagina weergegeven met een 'a' achter het cijfer.

Daarnaast is er een marktplusvariant binnen 1 en 2. Deze wordt in de tabel op de volgende pagina aangegeven door middel van een 'c' achter het cijfer. In de marktplus-variant krijgt de exploitant veel vrijheid over de dienstregeling en de tarieven. De exploitant bezit en onderhoudt de assets, en koopt de ZE-schepen. De exploitant is in deze varianten opbrengstverantwoordelijk en krijgt veel commerciële vrijheid.

Er zijn ook nog tussenvarianten binnen 1 en 2. Deze wordt in de tabel op de volgende pagina aangegeven door middel van een 'b' achter het cijfer. In deze tussenvariant exploiteert de marktpartij de veerdienst, en is hij eigenaar van de schepen en verantwoordelijk voor het onderhoud. De provincie is in deze varianten opbrengstverantwoordelijk.

Varianten 3 en 4 kunnen niet als zodanig in deze subvarianten worden geplaatst, omdat er geen sprake is van een veerconcessie, en omdat vervangend busvervoer onder de OV-concessie valt, die zijn eigen contractvorm heeft. In variant 4 wordt wel meer vrijgelaten aan de markt, omdat de provincie geen vervangend lijnennet voorschrijft, en er ruimte is voor een veerverbinding op commerciële basis.

## Bijlage 2: Subvarianten

Variant	Looptijd	Schepen	Exploitatie	Bezit en onderhoud vaar- / voertuigen	Dienstregeling, tarieven, opbrengst-verantwoordelijkheid
<b>0</b>	2023-33	Huidige	Provincie	Provincie	Provincie
<b>1a</b>	2023-33	Huidige	Exploitant	Provincie	Provincie
<b>1b</b>	2023-33	Huidige	Exploitant	Exploitant	Provincie
<b>1c</b>	2023-33	Huidige	Exploitant	Exploitant	Exploitant
<b>2a</b>	2023-33	ZE vanaf 28	Exploitant	Provincie	Provincie
<b>2b</b>	2023-38	ZE vanaf 28	Exploitant	Exploitant	Provincie
<b>2c</b>	2023-38	ZE vanaf 28	Exploitant	Exploitant	Exploitant
<b>3</b>	2024-XX	Bus	OV-concessie	OV-concessie	OV-concessie
<b>4</b>	2024-XX	Afhankelijk van markt	Afhankelijk van markt	Afhankelijk van markt	Afhankelijk van markt

# Bijlage 3 Verslag Reacties Marktconsultatie

Zie apart bestand.



# Bijlage 4 Ingevuld uitgebreid beoordelingskader

Zie apart bestand.