

## Toekomstverkenning Personenvervoer over Water

Ambtelijke werkgroep  
Toekomstverkenning Personenvervoer over Water  
Versie: Definitief  
Datum: 8 juli 2025

## Inhoudsopgave

|                                                                                           |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Inleiding .....                                                                           | 3  |
| Voorgeschiedenis .....                                                                    | 3  |
| Het Waterbusnetwerk .....                                                                 | 3  |
| Uitgangssituatie 2024 .....                                                               | 4  |
| Financiële bijdragen vanuit de Provincie aan de vervoerder .....                          | 5  |
| Gebruik van individuele lijnen .....                                                      | 5  |
| Reizigersprofiel Waterbus .....                                                           | 5  |
| Vergelijking met andere OV-modaliteiten.....                                              | 6  |
| Toekomstscenario's Waterbus .....                                                         | 7  |
| Scenario 1: Vervoerder houden aan Overeenkomst .....                                      | 7  |
| Conclusie scenario 1 .....                                                                | 8  |
| Scenario 2: Voortijdige beëindiging van de Overeenkomst .....                             | 8  |
| Studie naar alternatieven op de wal .....                                                 | 8  |
| Regionaal mobiliteitsbedrijf Drechtsteden.....                                            | 9  |
| Conclusie scenario 2 .....                                                                | 9  |
| Scenario 3: Uitdienen van de Overeenkomst binnen bestaande financiële kaders.....         | 9  |
| Grootschalig onderhoud aan wegeninfrastructuur Rijkswaterstaat .....                      | 10 |
| Conclusie scenario 3 .....                                                                | 10 |
| Scenario 4: Voortzetting van bestaande voorzieningenniveau en duurzaamheidsambities ..... | 11 |
| Conclusie scenario 4 .....                                                                | 11 |

## Inleiding

In opdracht van het College heeft een ambtelijke werkgroep de afgelopen maanden samen met de vervoerder en in nauw contact met andere stakeholders in het gebied, waaronder Rijkswaterstaat en de Regio Drechtsteden, een toekomstverkenning uitgevoerd waarvan de bevindingen in deze rapportage zijn opgenomen.

In de tussentijd hebben Gedeputeerde Staten in de eerste helft van 2025, bij een ongewijzigde uitvoering van de dienstverlening, het verlies van de vervoerder bijgepast. In het kader van de Voorjaarsnota hebben PS in de vergadering van 9 juli jl. toestemming verleend voor de extra budgettaire ruimte voor het door GS verlenen aan Aqualiner van een aanvullende bijdrage van € 3,1 mln. voor 2025.

Alvorens op de scenario's wordt ingegaan, wordt eerst de voorgeschiedenis geschetst, en wordt het Waterbus systeem ook in een vergelijkend perspectief geplaatst ten opzichte van andere OV-modaliteiten.

## Voorgeschiedenis

Op 9 oktober 2020 is de Overeenkomst na een openbare Europese aanbesteding door de Provincie gegund aan de combinatie Aqualiner B.V./Swets ODV Maritiem B.V. De Overeenkomst is ingegaan per 1 januari 2022 en loopt tot en met 31 december 2029, met de optie voor een verlenging met 7 jaar. Voorwaarde voor deze verlenging is een uitvoering van de dienstregeling vanaf 1 januari 2029 met nul emissie schepen.

De aanbesteding werd gewonnen door onder andere het aanbieden van een volledig nieuwe vloot (waarvan zes hybride en drie volledig elektrische schepen) en uitbreiding van het bestaande waterbusnetwerk, onder andere in de vorm van winterbediening van Kinderdijk.

Sinds de start van de Overeenkomst hebben meerdere wijzigingen in de zeggenschap over de vervoerder plaatsgevonden. Met de laatste aandelentransactie van mei 2024 zijn de oorspronkelijke inschrijvers volledig uitgetreden als aandeelhouder van de vervoerder en is Damen grootaandeelhouder geworden.

### Het Waterbusnetwerk

Onderstaand kaartbeeld toont het door de vervoerder aangeboden netwerk over water. Backbone van het netwerk is lijn 20, die vaart van Dordrecht Merwekade naar Rotterdam Erasmusbrug en onderweg haltes bij Papendrecht, Hendrik-Ido-Ambacht, Alblasserdam, Ridderkerk, Krimpen aan den IJssel en Capelle aan den IJssel aandoet.

Lijn 21 verbindt Rotterdam Erasmusbrug met Werelderfgoed Kinderdijk en doet onderweg de halte Capelle aan den IJssel Rivium aan.

Lijn 22 verzorgt oeververbindingen tussen Zwijndrecht, Dordrecht en Papendrecht binnen de Drechtsteden. Deze lijn wordt nu al volledig nulemissie uitgevoerd met drie elektrische vaartuigen.

Lijn 23 tenslotte biedt een verbinding tussen Dordrecht Merwekade en Sliedrecht Middeldiep, waarbij onderweg wordt gehalteerd bij Papendrecht (Rosmolenweg) en de Hollandsche Biesbosch.



Kaartbeeld: waterbusnetwerk 2025

### Uitgangssituatie 2024

In de oorspronkelijke inschrijving van de vervoerder uit februari 2020 werd uitgegaan van een groei van het aantal reizigers met de Waterbus ten opzichte van de voorgaande overeenkomst. De start van de Overeenkomst op 1 januari 2022 vond echter midden in de coronacrisis plaats, waardoor het aantal reizigers op dat moment bijna halveerde.

Daar waar het aantal reizigers in de bus en trein sterk is hersteld sinds de coronaperiode, blijft dit herstel bij de Waterbus achter. Dit ondanks het opschalen van de dienstregeling van de Waterbus na de coronacrisis. Het aantal reizigers in 2024 was met 1,2 mln. nog steeds circa 25 % lager dan in 2019, het laatste jaar voor de coronacrisis. Een groot deel van de vaste klanten van de Waterbus lijkt anno nu een alternatief vervoermiddel gevonden te hebben, zoals de bus, trein, elektrische fiets of de auto.

Sterk gestegen loonkosten, energieprijzen en inkooprijzen van materialen en onderhoud zorgen er daarnaast voor dat de kosten van de vervoerder veel hoger zijn dan bij de inschrijving is begroot. Samen zorgen de achterblijvende reizigersopbrengsten en sterk gestegen kosten ervoor dat de financiële houdbaarheid van de Overeenkomst sterk onder druk staat.

Damen heeft als grootaandeelhouder de vervoerder lange tijd op verschillende wijzen financieel ondersteund. Hierdoor is de continuïteit van de Overeenkomst de afgelopen jaren gewaarborgd geweest.

### Financiële bijdragen vanuit de Provincie aan de vervoerder

De Provincie Zuid-Holland draagt voor een groot gedeelte financieel bij aan de exploitatie van de Waterbus met een exploitatiesubsidie. Voor 2025 is een exploitatiesubsidie verleend van bijna € 8,6 miljoen. De regio Drechtsteden draagt via de Provincie 15% aan deze totale jaarlijkse exploitatiebijdrage bij. Vanwege de sterk gestegen loon- en energiekosten is, door de afgesproken manier van indexeren, de exploitatiesubsidie in de afgelopen jaren flink toegenomen.

Dit is echter niet genoeg geweest om de vervoerder te compenseren voor de gestegen kosten en achterblijvende reizigersopbrengsten. Daarom is in september 2024 voor de jaren 2023 en 2024 een transitiebijdrage van € 2,4 miljoen uitgekeerd. Deze transitiebijdrage dient ter compensatie van de achterblijvende opbrengsten tijdens en na de coronaperiode. Eerder heeft Aqualiner, net als de concessiehouders voor OV op de wal, ook financiële steun gekregen vanuit het Rijk in het kader van de Beschikbaarheidsvergoeding OV 2022.

De vervoerder zelf heeft in 2024 diverse maatregelen genomen om kosten te verlagen, efficiëntie te vergroten en reizigersopbrengsten te vergroten. Zo is in 2024 een reizigersgroei van 10 procent gerealiseerd met behoud van de zeer hoge klantwaardering. De genomen maatregelen hebben effect gehad, maar zijn per saldo niet voldoende om op de lange termijn te zorgen voor een stabiele basis.

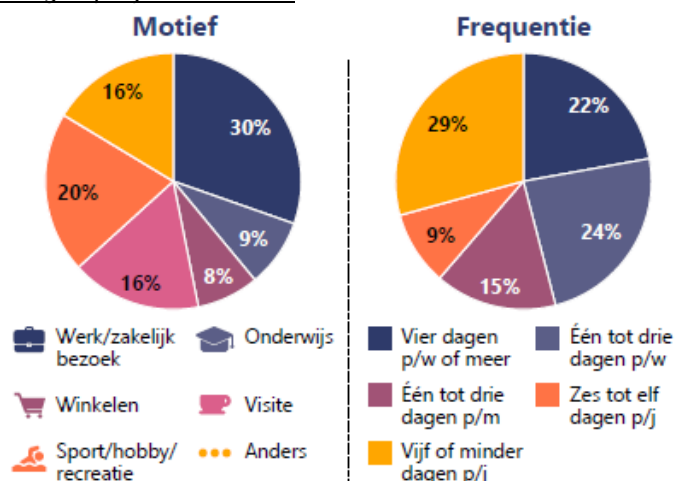
### Gebruik van individuele lijnen

Onderstaande tabel toont dat het gebruik per lijn sterk varieert. Lijn 20 heeft per afvaart gemiddeld het grootste aantal reizigers. Lijn 23 “bungelt” met gemiddeld slechts 8 reizigers per afvaart onderaan. De betreffende tabel maakt geen onderscheid tussen afvaarten in de spits en daarbuiten; afvaarten in de daluren hebben dus nog een lager gemiddeld gebruik dan in deze tabel weergegeven.

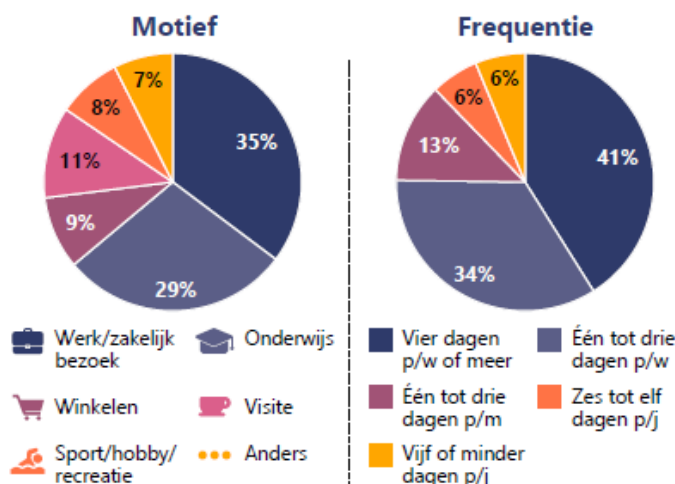
| Lijn | Reizigers per dag | Reizigers per werkdag | Reizigers per zaterdag | Reizigers per zondag | Reizigers per afvaart |
|------|-------------------|-----------------------|------------------------|----------------------|-----------------------|
| 20   | 1435              | 1535                  | 1429                   | 867                  | 24                    |
| 21   | 258               | 214                   | 367                    | 300                  | 11                    |
| 22   | 1190              | 1217                  | 1468                   | 824                  | 15                    |
| 23   | #                 | 186                   | 196                    | 306                  | 8                     |

#: lijn 23 kent geen gemiddelde dag omdat zaterdag en zondag alleen in de zomer wordt gevaren

### Reizigersprofiel Waterbus



De Waterbus kent een relatief groot aandeel incidentele reizigers. Het is dan ook een vervoermiddel dat door relatief veel recreanten en toeristen wordt gebruikt. Gebruik van de Waterbus is dan ook sterk seizoens- en weersafhankelijk. Het aandeel scholieren dat gebruikt maakt van de Waterbus is verhoudingsgewijs laag. Ter vergelijking wordt onderstaand het reizigersprofiel getoond van de busreizigers in de OV-concessie Drechtsteden – Molenlanden – Gorinchem.



#### Vergelijking met andere OV-modaliteiten

De Waterbus is een duur systeem in vergelijking met andere OV-modaliteiten. Varen over water kost veel energie (met een maximumsnelheid van 40 kilometer per uur, nog steeds beduidend lager dan OV op de wal), de vaartuigen vergen een grote investering en er zijn twee bemanningsleden nodig. De exploitatiebijdrage aan de Waterbus per dienstregelingsuur<sup>1</sup> (DRU) ligt hierdoor op het niveau van de trein, maar de bezetting van de Waterbus komt overeen met die van een reguliere bus (zie onderstaande tabel).

De provinciale bijdrage per reizigerskilometer<sup>2</sup> is hierdoor hoog in vergelijking met bus en trein. In het oog springt de vergelijking tussen de Waterbus en de Merwedelingelijn: het is twaalf keer duurder om met de Waterbus een reiziger een kilometer te vervoeren dan met de Merwedelingelijn.

Met een euro exploitatiebijdrage kunnen veel minder DRU's worden ingekocht voor de Waterbus dan bij een reguliere bus. Met de huidige bijdrage van de Provincie aan de exploitatie van Waterbus van ca. € 7,5 mln. in 2025, zouden bijvoorbeeld 100.000 extra bus dienstregelingsuren of 37.500 trein dienstregelingsuren in de DMG concessie gerealiseerd kunnen worden. Daarbij geldt ook dat een relatief beperkt aantal reizigers in Zuid-Holland profiteert van elke euro die de Provincie in de Waterbus steekt ten opzichte van andere modaliteiten.

Dit neemt niet weg dat de Waterbus een specifieke functie vervult binnen het OV-netwerk. De Waterbus maakt verplaatsingen mogelijk die over land niet mogelijk zijn, vanwege het ontbreken van oeververbindingen. Ook draagt de Waterbus -in beperkte mate gezien de reizigers aantallen- bij aan het ontlasten van de drukke wegen in onze Provincie.

<sup>1</sup> Dit is de tijdspanne van zestig minuten waarin een voertuig of vaartuig wordt ingezet voor openbaar vervoer.

<sup>2</sup> Het aantal kilometers die een reiziger in een vervoersmodaliteit aflegt.

|                                     | POW    | HWGO    | DMG (bus) | DMG (trein) | ZHN     | TAG    |
|-------------------------------------|--------|---------|-----------|-------------|---------|--------|
| Totaal aantal DRU's                 | 42.800 | 330.391 | 360.727   | 28.135      | 675.276 | 13.345 |
| Exploitatiebijdrage per DRU         | € 200  | € 85    | € 76      | € 200       | € 68    | € 300  |
| Instappers per DRU (bezetting)      | 28     | 25      | 24        | 96          | 26      | 157    |
| Exploitatiebijdrage per reiziger    | € 7,20 | € 3,40  | € 3,20    | € 2,10      | € 2,60  | € 2,10 |
| Exploitatiebijdrage per reizigerskm | € 1,60 | € 0,22  | € 0,34    | € 0,15      | € 0,34  | € 0,19 |

Tabel: Vergelijking exploitatiebijdrage Provincie aan verschillende OV-concessies in 2024

### Toekomstscenario's Waterbus

Begin december 2024 heeft de portefeuillehouder de zorgwekkende situatie vertrouwelijk gedeeld met het college van Gedeputeerde Staten (GS), de bestuurders van de Drechtsteden en met de Staten. Voor de Statenleden is die maand een woordvoerderssessie georganiseerd. Sindsdien zijn, samen met de vervoerder en grootaandeelhouder Damen, en in nauw contact met de regionale stakeholders, waaronder regio Drechtsteden, Rijkswaterstaat, en Stichting Werelderfgoed Kinderdijk, meerdere toekomstscenario's uitgewerkt die aan u hieronder uiteen worden gezet.

De hiervoor beschreven financiële situatie van de vervoerder laat zien dat het systeem in zijn huidige vorm niet langer houdbaar lijkt. In dit licht zou ervoor kunnen worden gekozen om het waterbussysteem te beëindigen. Dit leidt tot de vraag wat de consequenties daarvan zijn, en welke alternatieven er op de wal geboden kunnen worden.

Er zou ook juist voor kunnen worden gekozen extra geld uit te trekken om het systeem in zijn huidige vorm overeind te houden

In alle gevallen speelt de juridische context (mededinging, economisch evenwicht) een belangrijke rol, omdat het een lopende Overeenkomst betreft die na een openbare Europese aanbesteding in concurrentie aan de huidige vervoerder is gegund.

#### Scenario 1: Vervoerder houden aan Overeenkomst

In dit scenario wordt de vervoerder aan de Overeenkomst gehouden en vindt er geen aanvullende financiële steun plaats. In dat geval lopen de verliezen dermate op, dat de kans op een faillissement van de vervoerder groot is. Het valt te verwachten dat de curator bij een faillissement direct contact zoekt met de Provincie over een (tijdelijke) continuering van de Overeenkomst. De voortzetting zal naar verwachting enkele weken bedragen. In de tussentijd zullen de Provincie, curator en financiers van het materieel (schepen, productiemiddelen en nachtsteiger) nadere afspraken moeten maken.

Op basis van het 'Quiet Enjoyment Agreement' dienen de financiers/eigenaren het materieel beschikbaar te houden voor de uitoefening van het personenvervoer over water in overeenstemming met de voorwaarden van de Overeenkomst. Het is echter geen zekerheid dat bij een nieuwe

aanbesteding van het personenvervoer over water, zelfs bij verbeterde voorwaarden, een geschikte opvolger gevonden kan worden<sup>3</sup>.

Voor het geval er niet binnen 12 maanden na een voortijdig einde van de Overeenkomst een opvolgende vervoerder kan worden geselecteerd, geldt dat de Provincie garant moet staan voor de overname van het materieel van de vervoerder. De Provincie beschikt overigens over een spiegelbeeldige optie (verkooprecht) met Damen Securities B.V. Oftewel, Damen heeft de plicht om het materieel te kopen tegen hetzelfde bedrag dat de Provincie heeft betaald aan de vervoerder. Een faillissement van Aqualiner heeft overigens niet alleen gevolgen voor de Overeenkomst, maar ook op het veer Maassluis-Rozenburg (VMR). Er wordt namelijk gebruik gemaakt van dezelfde personeelspool.

#### *Conclusie scenario 1*

Vanuit het perspectief van de reiziger is dit scenario zeer onwenselijk gezien de mate van onvoorspelbaarheid, en de potentiële breuk in de continuïteit van de dienstverlening: alternatieven op het water en op de wal zouden namelijk tijd vergen om te organiseren.

#### *Scenario 2: Voortijdige beëindiging van de Overeenkomst*

De Provincie en de vervoerder zouden met wederzijdse instemming de huidige Overeenkomst kunnen ontbinden. In tegenstelling tot een faillissement bestaat er dan de mogelijkheid om goede afspraken te maken over de beëindiging van de dienstverlening door de vervoerder en partijen hierover vroegtijdig te informeren.

Bij een eventuele nieuwe aanbesteding van de Overeenkomst zal door de Provincie naar alle waarschijnlijkheid een fors hogere exploitatiebijdrage ter beschikking gesteld moeten worden om partijen te overtuigen zich in te schrijven voor de opdracht. Ondanks eventuele gunstigere voorwaarden, is het geen zekerheid dat een geschikte opvolger gevonden kan worden.

Aan het bovenstaande gaat de vraag vooraf of in dat geval opnieuw aanbesteden opportuun is. Er zou ook voor kunnen worden gekozen de Waterbus als systeem op te heffen. De door Goudappel uitgevoerde studie (bijgevoegd) toont dat er in dat geval goede alternatieven voor OV op de wal te realiseren zijn. Het verdwijnen van de Waterbus lijkt daarmee op voorhand niet tot maatschappelijke problemen te leiden. Uitzondering op dat laatste is de noodzaak tot handhaving van de oeververbinding Dordrecht – Papendrecht.

#### *Studie naar alternatieven op de wal*

In het kader van de toekomstverkenning heeft de Provincie een studie laten uitvoeren door bureau Goudappel naar alternatieven voor het waterbusnetwerk op de wal (zie bijlage). Uit de studie blijkt dat op de wal al bij het jaarlijks inzetten van € 3,0 mln. goede alternatieven kunnen worden geboden

---

<sup>3</sup> Er bestaat ook de mogelijkheid om met Damen afspraken te maken over een tijdelijke doorstart van de Overeenkomst (bijvoorbeeld analoog aan VMR via een noodcontract), zodat goed in kaart gebracht kan worden onder welke voorwaarden een gezonde exploitatie wel mogelijk is en na te gaan of de huidige *governance* wel geschikt is voor het personenvervoer over water. Het nadeel voor de Provincie is dat er sprake is van een zwakke onderhandelingspositie bij een noodmaatregel en de uitkomst van de onderhandelingen daardoor tegen kan vallen.

in de vorm van uitbreiding van het busnet, zoals bijvoorbeeld tussen Alblasserdam en Dordrecht. Ook de concurrentiepositie van de elektrische fiets blijkt in een onderling vergelijk van de reistijden sterk: meestal is de reistijd dezelfde als bij gebruik van de Waterbus.

#### *Regionaal mobiliteitsbedrijf Drechtsteden*

Een andere richting binnen dit scenario is ontbinden en vervolgens onderbrengen van (delen van) het systeem bij de regio. De bepalingen die gelden voor de overdracht van de vloot, zoals omschreven in scenario 1, gelden ook in dit geval. Regio Drechtsteden voert momenteel een bestuurlijke verkenning uit naar het oprichten van een *regionaal mobiliteitsbedrijf*. Doel is om te onderzoeken of een publieke structuur – bijvoorbeeld in de vorm van een gemeenschappelijke regeling – de regio in staat stelt om het vervoer beter, efficiënter en duurzamer te organiseren, afgestemd op de behoeften van de inwoners.

Regio Drechtsteden geeft aan dat deze verkenning geen doel op zich is, maar een noodzakelijke stap om scenario's te kunnen beoordelen waarmee de regio de regie op mobiliteit kan versterken. Men kijkt naar óf en zo ja hoe, men de rol van opdrachtgever of mede-opdrachtgever steviger kan invullen en geeft aan dat het vraagstuk van de "dunne" waterbuslijnen goed past in deze verkenning. Vanuit de regio is geopperd dat vervoer over water, en dan met name lijn 22, in de toekomst zou kunnen worden ondergebracht in dit regionaal mobiliteitsbedrijf. In het derde kwartaal van 2025 zullen de eerste besluiten tot het wel of niet opzetten van een regionaal mobiliteitsbedrijf op de college tafels liggen.

#### *Conclusie scenario 2*

Vervoerder Aqualiner en grootaandeelhouder Damen hebben in de gesprekken een duidelijke voorkeur getoond voor het voortzetten van het huidige systeem in een afgeschaalde vorm binnen de huidige Overeenkomst, en achten dit scenario onwenselijk, deels om dezelfde redenen als die gelden voor scenario 1.

Het initiatief voor het Regionaal Mobiliteitsbedrijf bevindt zich nog in een aanvangsfase zonder een uitgearde planning, en zou (her)oprichting van een gemeenschappelijke regeling voor de Drechtsteden gemeenten vergen. De daadwerkelijke oprichting van deze entiteit is dan ook nog onzeker, en de oprichting van een gemeenschappelijke regeling zal veel tijd vergen; hoeveel is vooralsnog onbekend. De vraag over onderbrengen van (delen van) het waterbusnetwerk in deze entiteit lijkt vooral opportuun voor de periode na de looptijd van de huidige Overeenkomst tot 1 januari 2030.

#### *Scenario 3: Uitdienen van de Overeenkomst binnen bestaande financiële kaders*

Samen met Damen en Aqualiner is voor dit scenario gekeken welk deel van het aanbod in stand gehouden kan worden, uitgaande van de bestaande financiële kaders. Dit heeft geleid tot het door vervoerder Aqualiner en aandeelhouder Damen bij de Provincie indienen van een Reddingsplan inclusief herziene Business Case, dat in hoofdlijnen bestaat uit de onderstaande onderdelen:

- Lijn 21 en 23 worden per start winterdienstregeling 2025 (6 oktober a.s.) opgeheven; afbestelling vindt plaats via de minderwerkregeling uit de Overeenkomst;
- Lijn 20 en 22 worden ongewijzigd voortgezet, voor ruim 90% van de bestaande reizigers van de Waterbus blijft het vervoer gehandhaafd;

- De 6 hybride vaartuigen worden uit de vaart genomen en door de vervoerder verkocht. De schepen drukken qua investeringslasten nu zwaar op de begroting van de vervoerder, terwijl de conversie naar een volledig elektrische aandrijving (waarvoor zij specifiek zijn ontworpen) door netcongestie op de wal pas ver na 2030 relevant is. Het is tot die tijd niet mogelijk om de benodigde laadinfrastructuur voor deze schepen te realiseren. en daarmee kan niet per 1 januari 2029 volledig elektrisch worden gevaren, de voorwaarde die de Overeenkomst stelt aan verlenging van de Overeenkomst met nog eens zeven jaar;
- Zeven bestaande dieselschepen (inclusief 3 reserve) en de bestaande 3 volledige elektrische schepen worden gebruikt voor uitvoering van de dienstregeling op de lijnen 20 (Rotterdam-Dordrecht) en 22 (Dordrecht, Papendrecht en Zwijndrecht). Deze vaartuigen worden op dit moment ook al ingezet op deze lijnen. Drie van de zeven dieselschepen zijn overigens ook nieuw ingestroomd bij de start van de Overeenkomst en zijn qua uiterlijk en functionaliteiten vergelijkbaar met de hybride schepen. Deze dieselschepen moeten dan gaan vallen onder de *overnameregeling*; tegen een nader overeen te komen waarde bij overdracht (meest voor de hand liggend is de dan geldende boekwaarde, zoals dit momenteel ook geldt voor de elektrische en hybride schepen). Hiermee wordt bewerkstelligd dat er een bestaande vloot beschikbaar is in het geval dat een nieuwe aanbesteding gaat worden uitgevoerd voor een volgende contractperiode;
- Er wordt in eerste instantie conform de nieuwe afspraken doorgevoerd tot 1 januari 2030 (de einddatum van de huidige contractperiode zonder verlenging);
- Uit de hercalculatie *van de Business Case* volgt volgens Damen/Aqualiner -na afschaling en uitfasering van de hybride schepen- een resterend exploitatieverlies. Vervoerder Aqualiner en grootaandeelhouder Damen nemen het nog resterende exploitatieverlies voor eigen rekening. Men hoopt dit op te vangen met uitvoering van commerciële activiteiten voor derden;
- Aqualiner wil lijn 21 op commerciële basis gaan uitvoeren buiten de Overeenkomst, beginnend in 2026, waarmee de OV-tarifiering komt te vervallen. Kinderdijk blijft voor toeristen die tegen OV-tarief willen reizen, bereikbaar via de R-net buslijn naar Nieuw-Lekkerland;
- Voor het zeer beperkte aantal reizigers dat nu gebruik maakt van lijn 23, bieden de bestaande R-net buslijnen door Sliedrecht, en de Merwedelingelijn, waarop de fiets ook gratis kan worden meegenomen, ruim voldoende alternatief.

#### *Grootschalig onderhoud aan wegeninfrastructuur Rijkswaterstaat*

Met Rijkswaterstaat is in het kader van het gebiedsuitvoeringsprogramma MMP Drechtsteden - Alblasserwaard overleg gevoerd wat de impact van afschaling of zelfs opheffing van het Waterbus-netwerk aan consequenties zou hebben tijdens de grootschalige onderhoudswerkzaamheden in het de regio de komende jaren, waaronder de renovatie van de Brug over de Noord ( startend eind dit jaar, voor enkele maanden) en de Papendrechtse brug (startend in juli 2026 voor een periode van 9 maanden). Hieruit is gebleken dat Rijkswaterstaat vooral aan instandhouding van lijn 20 hecht. Vervoer over water ten tijde van de stremming van de Papendrechtse brug zal worden aangeboden met een veerpont parallel aan de Papendrechtse brug. Daarnaast worden op de wal busdiensten van en naar treinstation Stadspolders georganiseerd om een drukker gebruik van de Merwedelingelijn te faciliteren. In dit licht is er geen noodzaak om lijn 23 te continueren in het licht van de stremming van de Papendrechtse brug.

#### *Conclusie scenario 3*

Dit scenario biedt het perspectief om in ieder geval tot het eind van de looptijd van de Overeenkomst zonder verlenging ( 1 januari 2030), de dienstverlening op de twee verreweg belangrijkste lijnen

voort te zetten, waarmee ruim 90% van de bestaande reizigers is gebaat. Vervoerder Aqualiner en grootaandeelhouder Damen merken dit reddingsplan aan als hun voorkeursscenario, waarbinnen zij ook bereid zijn om een deel van het geschetste resterende verlies zelf op te vangen, en wel door middel van het voor eigen rekening en risico uitvoeren van commerciële activiteiten voor derden.

Ook aan dit scenario kleven juridische risico's, aangezien het een ingrijpen vergt in de bestaande, openbaar aanbestede, overeenkomst met de vervoerder. De overeenkomst voorziet echter in een minderwerkregeling, en in een hardheidsclausule, die mogelijk kunnen worden toegepast. De continuïteit voor de reiziger is in dit scenario het best geborgd.

#### Scenario 4: Voortzetting van bestaande voorzieningenniveau en duurzaamheidsambities

Met vervoerder Aqualiner en grootaandeelhouder Damen is bekeken wat het zou vergen om de huidige dienstverlening en duurzaamheidsambities ongewijzigd in stand te houden. Het zou een investering vergen van tientallen miljoenen tot 2030. Dit zou leiden tot een (in aanbestedingsrechtelijke zin) ontoelaatbare wezenlijke wijziging van de Overeenkomst. Door de exploitatiebijdrage boven de drempelwaarde te verhogen wordt het risico genomen van onrechtmatige staatsteun, met alle politieke en juridische risico's die daarmee gepaard gaan.

Het behoud van de duurzaamheidsambities kan niet los gezien worden van de verlengingsoptie van de Overeenkomst. De Provincie kan tot uiterlijk december 2026, na overleg met de vervoerder, zelfstandig of op verzoek van de vervoerder, besluiten de duur van de opdracht met maximaal 7 jaar te verlengen, tot 1 januari 2037. In dat geval moeten conform het Programma van Eisen wel alle afvaarten ten minste vanaf 1 januari 2029 met nulemissieschepen worden uitgevoerd tot het einde van de verlenging.

Dit vereist naast een conversie van de schepen ook flinke investeringen in laadinfrastructuur. De overgang naar volledig nulemissieschepen per 1 januari 2029 zal dan ook hoogstwaarschijnlijk een verslechtering van de business case betekenen in de komende jaren en daarmee leiden tot de noodzaak van een aanvullende financiële bijdrage in de exploitatie<sup>4</sup>. Een bijkomend dilemma is dat de vervoerder aangeeft van netbeheerder Stedin te hebben vernomen dat netcapaciteit op de wal tot ver na 2030 niet beschikbaar zal zijn, waardoor de laadstations niet tijdig kunnen worden gerealiseerd om aan de voorwaarden van de Overeenkomst voor verlening te kunnen voldoen.

#### *Conclusie scenario 4*

Dit scenario zou aanvullende exploitatiebijdragen vergen, hetgeen op grond van het aanbestedings- en het staatssteunrecht zeer waarschijnlijk niet toelaatbaar is. Dat maakt dit scenario al niet realistisch. Daarnaast kan de vraag worden gesteld of -met het oog op de eerder in deze rapportage gemaakte vergelijking in kosten met andere OV-modaliteiten op de wal- een dergelijke grote investering wel de meest doelmatige inzet is van publieke middelen. Meer reizigers kunnen voor hetzelfde geld op de wal worden vervoerd. Naast de juridische beweegredenen, is dit een sterk tweede argument dat in het nadeel van dit scenario pleit.

---

<sup>4</sup> De ervaring is dat volledig elektrisch varen niet persé goedkoper is dan met een traditionele verbrandingsmotor door de hoge Btw-tarieven voor elektriciteit. Naar dit verschil tussen de kosten van diesel en elektrisch varen wordt nog nader onderzoek gedaan.



provincie  
Zuid-Holland