

Aan de gemeenteraad

datum	22 mei 2025
behandeld door	L.G.A. van der Kaa
ons kenmerk	2025-0048714
doorkiesnummer	06-40240104
Onderwerp	Beantwoording artikel 40 vragen over de waterbus

Geachte mevrouw, heer,

Op 28 april 2025 ontvingen we schriftelijke vragen ex. artikel 40 van de fracties PAB, CDA, ChristenUnie en SGP over de financiële problemen bij de waterbus. Met deze raadsinformatiebrief beantwoorden wij de vragen.

Context

De komende jaren zijn er veel (onderhouds) werkzaamheden gepland op het hoofdwegennet binnen onze Regio. Deze werkzaamheden worden uitgevoerd door Rijkswaterstaat. Dit betekent dat de bereikbaarheid van en binnen de Regio, dus ook voor Papendrecht, op momenten onder druk komt te staan. Volgend jaar staat als eerste de Papendrechtsebrug op de planning. We zien hier de waterbus als onderdeel van de oplossing om de bereikbaarheid van Papendrecht (en de Regio) te borgen. Het is dus meer dan ooit van belang dat de waterbus in de toekomst, al dan niet in aangepaste vorm, blijft varen in elk geval binnen de "driehoek" Papendrecht – Dordrecht – Zwijndrecht.

We agenderen dit consequent via onder andere Zuid-Holland Bereikbaar (ZHB) en via de Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid (VRZHZ).

Vraag 1

Deelt u onze zorgen over de toekomst van de waterbusverbindingen voor Papendrecht?

Antwoord 1

Ja, deze zorgen delen wij met u. Onze zorgen zijn mede aanleiding geweest voor de bijeenkomst.

Vraag 2

Wat is de inzet van het college van B&W in de gesprekken met de Provincie Zuid-Holland en de vervoerder over de problemen bij de waterbus en eventuele oplossingen hiervoor?

Antwoord 2

We zetten minimaal in op het behouden van de waterbus tegen een gangbare prijs. De kosten zijn exponentieel gestegen tussen 2020 en 2024. Wij hebben het beeld dat dit niet alleen kosten voor personeel en brandstof zijn. We willen een gezonde exploitatie. Daarnaast is (via de regio) ingezet op het terugbrengen van verloren reizigers door corona. In 2024 is hiervoor door de waterbusorganisatie een marketeer ingezet. In 2024 zijn er bijna 1,2 miljoen reizigers vervoerd hetgeen een toename is van 10% ten opzichte van 2023. Voor corona (2019) maakten 1.5 miljoen reizigers gebruik van de waterbus.

Vraag 3

Zijn er bepaalde maatregelen onbespreekbaar voor het college?

Antwoord 3

Op dit moment vinden op diverse niveaus gesprekken plaats. Het is te vroeg daarover nu al inhoudelijke mededelingen te doen. Ook niet over maatregelen die nu of in de toekomst (on)bespreekbaar zijn.

Vraag 4

Wat is de boodschap van het college van B&W aan Papendrechtse inwoners die nu (regelmatig) gebruik maken van de waterbus?

Antwoord 4

Deze boodschap is tweeledig. Enerzijds is zorgen uiteten over de toekomst van de waterbus een onderdeel van de boodschap en anderzijds ook vooral de oproep om juist meer gebruik te maken van de waterbus. Alhoewel het niet onze rol is overwegen we extra publiciteit.

Vraag 5

Kunt u aangeven wat de mogelijke toekomstscenario's zijn en wat volgens het college van B&W het meest wenselijke en/of het meest waarschijnlijke scenario is?

Antwoord 5

Provincie Zuid-Holland (PZH) werkt aan 5 scenario's die lopen van volledig stop zetten van het contract tot en met extra geld om alles in stand te houden. Het meest waarschijnlijke scenario is dat we minder dienstverlening krijgen voor hetzelfde geld. Het meest wenselijke scenario is dat alles blijft zoals het is voor de bijdrage die wij als gemeenten nu leveren.

We zien kansen in het ophalen van extra bijdragen bij de gemeenten die nu niet meebetalen, dat zijn gemeente Rotterdam, Capelle aan den IJssel, Krimpen aan den IJssel en Ridderkerk. Daarnaast zien we kansen voor extra bijdragen bij de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W).

PZH geeft aan een gesprek te hebben gevoerd met gemeente Rotterdam en de MRDH en dat beide partijen niet bij kunnen of willen dragen. De vraag hierbij is of alle ins en outs voldoende ter sprake gekomen zijn mede gelet op de brede opgave die voorligt de komende jaren (o.a. de onderhoudsopgave op het hoofdwegennet waarbij de waterbus potentieel onderdeel van de oplossing is).

Vraag 6

Kunt u aangeven hoe vaak op dit moment gebruik wordt gemaakt van de Papendrechtse waterbushaltes aan respectievelijk de Noordhoek (lijn 20 Dordrecht-Rotterdam), de Veerдам (lijn 22 Zwijndrecht-Dordrecht-Papendrecht) en de Rosmolenweg (lijn 23 Dordrecht-Sliedrecht)? Kunt u uw antwoord uitsplitsen per halte en daarbij aangeven welke haltes en/of verbindingen het meest en het minst verliesgevend zijn?

Antwoord 6

Aantal reizigers per halte zien er als volgt uit:

- Noordhoek (lijn 20): 20.000 per jaar, gemiddeld per dag 55 instappers
- Rosmolenweg (lijn 23): 3.500 per jaar, gemiddeld per dag 10 instappers (meest verliesgevend)
- Veerдам (lijn 22): 135.000 per jaar, gemiddeld per dag 370 instappers (minst verliesgevend)

Vraag 7

Kunt u aangeven hoe de reizigerspopulatie van de Papendrechtse haltes is samengesteld? In hoeverre gaat het bijvoorbeeld over scholieren, studenten, forenzen of werknemers van Papendrechtse bedrijven? Kunt u hierover cijfers delen?

Antwoord 7

Deze uitsplitsing kunnen we niet op halte-niveau maken. Voor de waterbus geldt de volgende verdeling van reizigersmotieven:

- Werk 31%
- Onderwijs 9%
- Winkelen 8%
- Visite 16%
- Sport/hobby/recreatie 20%
- Anders 16%

Vraag 8

Kunt u aangeven welke contacten het college en/of de provincie heeft met grote Papendrechtse bedrijven zoals Fokker, Boskalis en de BVO (Bedrijven Vereniging Oostende) over het vervoer over water van hun werknemers? Welke concrete afspraken zijn hierover met (onder andere) deze bedrijven gemaakt?

Antwoord 8

Eerder zijn er contacten geweest met Fokker over de dienstregeling en de uitbreiding/aanpassing hiervan voor de ontwikkelingen van en rondom Fokker. Echter gelet op de werktijden van Fokker en het beperkte aantal werknemers van Fokker bleek dit niet haalbaar.

Vraag 9

Kunt u aangeven hoe het college kijkt naar de inzet van eigenaar Damen, die pas vrij recent de waterbusconcessie overnam van Blue Amigo?

Antwoord 9

Damen heeft na een roerige periode de aandelen overgenomen van Blue Amigo. Zij zijn hiermee als groot aandeelhouder verantwoordelijk voor het goed uitvoeren van het waterbuscontract. Zij hebben een interim directeur aangesteld die heeft gesneden in de kosten en een marketeer die de reizigers moest terug halen. Daarnaast hebben ze een deel van de verliezen gedragen tot ze in november 2024 aangaven te willen stoppen met dit contract. De kosten zijn in de afgelopen 3 jaren enorm gestegen en dit is tot nu toe nog steeds niet te verklaren door een stijging van personeelslasten en brandstof als we juist met hybride en elektrische schepen zijn gaan varen en met minder personeel te kunnen.

Vraag 10

Kunt u aangeven wat de problemen bij de waterbus zouden betekenen voor investeringen die recent zijn gedaan in het verduurzamen van het waterbusvervoer? Wat betekent dit bijvoorbeeld voor het trafohuisje dat is geplaatst aan de Veerdam?

Antwoord 10

Na de uitkomsten van het scenario onderzoek kunnen wij hier antwoord op geven omdat dan duidelijk is wat de effecten hiervan zijn.

Vraag 11

Kunt u aangeven of en zo ja, hoeveel de Drechtsteden en de gemeente Papendrecht in het bijzonder op dit moment financieel bijdragen aan de waterbus? Kunt u daarbij aangeven hoe zich dit verhoudt tot de financiële bijdrage van de provincie?

Antwoord 11

De provincie heeft een subsidie aan Aqualiner verleend van € 8.598.124,00 voor de exploitatie van de Waterbus in 2025. De regio Drechtsteden draagt hiervan 15% bij, oftewel € 1.289.719. Onze bijdrage bedraagt € 130.000 per jaar (een ruime 10% van de regionale bijdrage).

Vraag 12

Dragen alle gemeenten waar zich haltes bevinden van lijn 20 (Rotterdam-Dordrecht) financieel bij aan de waterbus? Indien dit niet het geval is, is het mogelijk deze gemeenten alsnog te overtuigen om bij te dragen, aangezien zij wel profiteren?

Antwoord 12

Niet alle gemeenten dragen bij. Zie ook antwoord vraag 5.

Vraag 13

Is of wordt onderzocht of de reistijd op de lijn 20 verkort kan worden door op bepaalde trajecten sneller te varen, haltes over te slaan of kleinere, snellere schepen in te zetten?

Antwoord 13

Dit maakt geen onderdeel uit van het onderzoek dat wordt uitgevoerd door PZH. Sneller varen kan niet in verband met de golfslag en maximale snelheid op de rivier van 40 kilometer per uur.

Vraag 14

Kunt u toelichten waarom er, gelet op de significante daling van het aantal reizigers sinds de coronacrisis, tot nu toe zo weinig promotie is geweest voor de waterbus als een duurzaam en filevrij alternatief voor de auto? Wie is er verantwoordelijk voor de promotie en communicatie over de waterbusverbindingen?

Antwoord 14

In het contractoverleg met de waterbusorganisatie is hier de afgelopen jaren op gehamerd. De focus vanuit de waterbusorganisatie lag vooral op het leveren van de nieuwe schepen en het oplossen van de problemen met deze nieuwe schepen en niet op de promotie.

Het is de verantwoordelijkheid van de waterbusorganisatie om het contract goed uit te voeren en daar hoort promotie en communicatie bij. Daarvoor heeft Damen destijds een marketeer heeft aangesteld en sindsdien zien we het aantal reizigers stijgen.

Vraag 15

Kunt u toezeggen dat u de gemeenteraad de komende maanden op de hoogte houdt van de lopende onderhandelingen van de Provincie en de vervoerder en de inzet van het college daarbij?

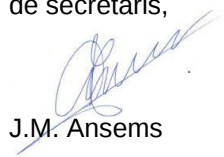
Antwoord 15

Wanneer er (relevante) ontwikkelingen zijn dan informeren wij u.

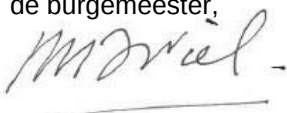
Wij vertrouwen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Papendrecht,
de secretaris,


J.M. Ansems

de burgemeester,


M.J.M. van Driel