

Vier nieuwe veerboten tussen Breskens en Vlissingen kosten 33 tot 43 miljoen

De nieuwe veerboten die vanaf 2029 tussen Vlissingen en Breskens moeten varen, gaan een investering van 33 tot 43 miljoen euro vergen.

Arjen Nijmeijer

PZC 10 juli 2025, 17:57

De komende jaren kan het nog spannend worden. De provincie zet alles op alles om de nieuwe veerboten op 1 januari 2029 in bedrijf te nemen. Op die datum treden nieuwe Europese regels in werking en als de Willem-Alexander en Máxima dan nog varen, moeten ze daaraan voldoen. Dat betekent ombouwen en aanpassen, wat 350.000 tot 800.000 euro per schip kost.

Technische problemen

Daarnaast is er het risico dat de motor van een van de huidige schepen het begeeft voordat de nieuwe ferry's klaar zijn. In principe zijn de Willem-Alexander en de Máxima voor dertig jaar gebouwd, dus zouden ze tot 2033 mee moeten kunnen. „Maar die motoren zijn op leeftijd en kwetsbaar”, zegt gedeputeerde Harry van der Maas (Verkeer). „De risico's op technische problemen nemen toe.”

Is in de komende jaren in een van de ferry's een nieuwe motor nodig, dan kost dat 1,45 tot 3 miljoen euro. „Dan hebben we een fors probleem, dat maakt ook dat we haast hebben. Tot nu toe is het overigens altijd gelukt om mankementen te repareren.”

Wil je elke dag de Dagelijkse nieuwsbrief van PZC ontvangen via e-mail?

De huidige schepen zijn duur in onderhoud, beheer en afschrijving, de nieuwe schepen moeten zo worden gebouwd dat dit goedkoper wordt
Harry van der Maas, Gedeputeerde Verkeer

Het uitgangspunt is nog steeds dat er [vier schepen gaan varen](#): kleinere tijdens de rustige dagen en grotere als het heel druk is in de zomer. Eerder werd gedacht aan drie kleinere schepen en een grote, maar nu is het idee twee van elk te laten bouwen.

Dat staat nog niet vast, zegt Van der Maas. „We hebben nog informatie nodig over hoeveel reizigers we in de zomer en de winter kunnen verwachten. Kleine schepen zijn flexibeler en kunnen ook kleine plukjes reizigers meenemen. Het uitgangspunt is nu twee plus twee, maar dat kan nog veranderen.”

Dieselgenerator aan wal

De nieuwe schepen gaan op elektromotoren varen. Omdat het stroomnet naar verwachting tegen 2029 nog muurvast zit, wordt er een tijdelijke oplossing gezocht om die motoren op te laden. Het voorstel is nu, een dieselgenerator op het Stationsplein in Vlissingen te zetten en daar [de accu's van de schepen](#) mee te laden.

Dat biedt ook een kans, denkt de gedeputeerde. „We denken aan een ‘superslim laadplein’, waar niet alleen de schepen, maar ook elektrische auto’s kunnen worden geladen. Het is nog maar een idee, maar zeker het onderzoeken waard.”

Het moet goedkoper

Er zal in de toekomst nog steeds elk jaar geld bij moeten, weet Van der Maas. Net zoals de bussen kan ook de veerdienst niet zonder jaarlijkse subsidie. „Maar het uitgangspunt is wel dat we een business case met minder verlies willen. De huidige schepen zijn duur in onderhoud, beheer en afschrijving, de nieuwe schepen moeten zo worden gebouwd dat dit goedkoper wordt.”

Daarnaast is het op de Máxima en Willem-Alexander verplicht om met vier bemanningsleden te varen, op de nieuwe schepen moet het mogelijk zijn om met twee mensen toe te kunnen.

In de storm

De nieuwe ferry kan tot en met windkracht 7 of 8 blijven varen. „De huidige schepen kunnen tot windkracht 10, maar het bleek in de praktijk dat ze dan nauwelijks kunnen aanlanden. Bovendien zijn er met zoveel wind nauwelijks passagiers.”

De gedeputeerde gaat ervan uit dat er voor Zeeland nieuwe vaartuigen moeten worden ontworpen. „We sluiten niet uit dat we schepen kunnen bestellen die al in serie worden gemaakt, maar de monding van de Westerschelde is iets anders dan een fjord in Noorwegen of het water bij Kopenhagen. Eigenlijk wil ik dat een scheepswerf met ons gaat meedenken wat er precies nodig is tussen Vlissingen en Breskens. Dit is iets dat je voor dertig jaar doet, dan wil je het wel in een keer goed doen.”