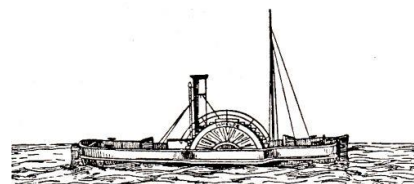


Pontje van de maand januari 2021

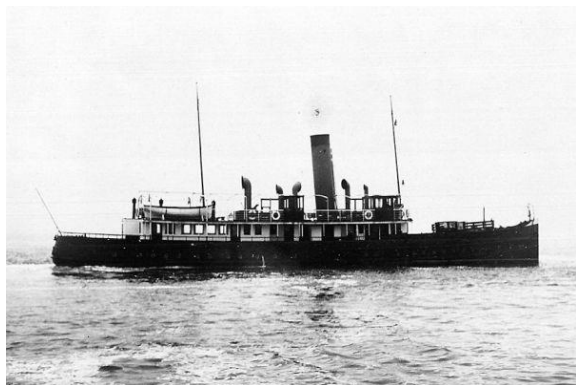
Vlissingen-Breskens

De benaming “pontje” van de maand is dit keer misschien niet zo goed. Het gaat dit keer niet om een klein pontje, maar om een belangrijke grote veerverbinding in Zeeland. Zeeland is van ouds een provincie met veel water. Alleen Zeeuws-Vlaanderen was vroeger over land te bereiken. De rest van de provincie bestond uit eilanden die alleen over water te bereiken waren.

Tussen Vlissingen en Breskens voer al in 1828 een houten stoomraderboot “de Schelde” (tekening hiernaast). De veerdienst met deze boot van net 20 meter lang werd door particulieren uitgevoerd. Wat later werd de veerdienst overgenomen door de provincie Zeeland, en zo was in 1866 de maatschappij de “Provinciale Stoomboot Diensten in Zeeland” ontstaan. De verbinding van Vlissingen met Breskens was een belangrijke verbinding, vooral omdat de steden Vlissingen en het 8 km daar vandaan gelegen Middelburg naar Zeeuwse begrippen grote steden waren. Bovendien is Middelburg de hoofdstad van de provincie.



Het bleef niet alleen bij de genoemde verbinding. Al snel kwamen er ook over andere wateren schepen van de PSD te varen, iets wat in het kader van dit verhaal te ver voert om te vermelden. We noemen de relatie Vlissingen-Borsele-Terneuzen-Hoedekenskerke-Hansweert-Walsoorden over de Westerschelde, maar ook over andere wateren werd de PSD actief, zoals Veere-Kamperland, Wolphaartsdijk-Kortgene en Katseveer-Zierikzee.



Voor de dienst over de Westerschelde bij Vlissingen werden als snel grotere veerboten in dienst gesteld. Hiernaast een foto van de veerboot s.s. Zeeuws-Vlaanderen, die in 1916 in dienst gesteld werd. Met een lengte van 43 meter al dubbel zo lang als de hierboven genoemde Schelde.

In het begin was er uiteraard alleen nog maar sprake van vervoer van personen en zo nu en dan een paard en wagen of ander vervoermiddel. Toen in de jaren '20 van de twintigste eeuw het autoverkeer toenam, moesten grotere veerboten in dienst gesteld worden. Eerst waren dat nog gewone boten (met boeg en hek) met achterop het buitendek wat ruimte voor auto's. Maar al snel was dat niet genoeg. Kort na de oorlog kwam er dus een Ro-Ro schip in dienst. Dat is een veerboot met aan zowel de voorkant als aan de achterkant een laadklep, waar de auto's dus geen bijzondere manoeuvres moesten maken om aan en van boord te gaan. Rechts een foto van de Prins Bernhard die in 1950 in dienst is gesteld.



Na de oorlog groeide het autoverkeer enorm. Al snel werd de veerboot te klein, In de jaren '60 werden daarom drie vrijwel gelijkende veerboten in dienst gesteld, alle drie met koninklijke namen: Prinses Beatrix, Prinses Margriet, Prinses Irene. Deze snelle veerboten konden per overtocht 85 auto's vervoeren. En om een lang verhaal kort te maken, ook deze boten werden te klein, zodat in 1985, na aanpassing van de veerhaven, een aantal dubbeldeks veerboten in dienst konden worden gesteld, die ieder rond de 200 auto's konden vervoeren. Rechts een foto van de veerboot Prins Willem-Alexander.



Het einde van de veerdienst leek te komen toen er na lange debatten werd besloten om een vaste oeververbinding te maken in de vorm van een tunnel. Er is lang gepraat, vele alternatieven zijn de revue gepasseerd, vele rapporten geschreven, maar uiteindelijk werd de knoop doorgehakt en kwam er een tunnel tussen Ellewoutsdijk op Zuid-Beveland en Terneuzen in Zeeuws-Vlaanderen. De beide autoveerponten over de Westerschelde (Vlissingen-Breskens en Kruijningen-Perkpolder) konden daardoor vervallen. Voor auto's niet zo'n probleem om 30 km om te rijden, maar voor fietsers en mensen per openbaar vervoer een probleem. Daarom werd in dat jaar tussen Vlissingen en Breskens een fiets-/voetveer in dienst gesteld. Als exploitant kwam maatschappij in aanmerking die ook het busvervoer verzorgde. Dat was in 2003 de BBA, later overgegaan in Veolia.

Voor het personenvervoer werden twee nieuwe veerboten gebouwd. Omdat het op de Westerschelde behoorlijk kan stormen is gezocht naar een type veerboot dat goed geschikt is om bij harde wind toch te kunnen doorvaren. De techniek die zich daarvoor leent is die van een SWATH-vaartuig (Small Waterplane Area Twin Hull). De essentie van deze voertuigen ligt in twee drijvers die volledig onder de wateroppervlakte liggen. Alleen de steun van de veerboot op deze drijvers raakt het wateroppervlakte. Daardoor is dit type schip zeer ongevoelig voor golfslag. Het zijn de enige twee SWATH-vaartuigen die in Nederland als veerpont worden gebruikt. Het type wordt ook gebruikt bij transportschepen op de Noordzee. De nieuwe veerboten kregen ook weer koninklijke namen, Willem Alexander en Prinses Máxima.



De concessie voor de veerdienst was in 2003 voor tien jaar uitgegeven. Toen in 2014 de concessie vernieuwd zou worden en er een aanbesteding werd uitgeschreven bleek, dat geen enkele maatschappij geïnteresseerd was om de dienst uit te voeren. Ook Veolia, dat de dienst tien jaar had uitgevoerd bleek geen interesse te tonen.

De provincie Zeeland besloot toen om weer terug te keren naar de situatie van vroeger en de veerdienst weer onder verantwoordelijkheid van de provincie te gaan uitvoeren, weliswaar in de vorm van een b.v. (Westerschelde Ferry b.v.) waarvan alle aandelen in handen van de provincie Zeeland zijn. De laatste jaren is er nog gesproken om de Westerschelde Ferry samen te voegen met de maatschappij die de Westerscheldetunnel exploiteert, maar de laatste berichten lijkt dit plan toch geen doorgang te zullen vinden; samenvoeging zou te weinig synergie hebben om zinvol te kunnen zijn.

De toekomst van de SWATH-vaartuigen lijkt te zijn uitgespeeld. Het zijn dure veerboten. Zowel in onderhoud als in de dagelijkse exploitatie kost dit type veerboot veel geld. Aangezien de beide veerboten in de komende jaren aan het einde van hun levensduur zullen komen wordt er op dit moment nagedacht over een zinvolle vervanging van de boten. Welk type veerboot dat zal zijn is nog niet bekend, maar waarschijnlijk zal het geen SWATH-vaartuig meer zijn. Er is zelfs gesproken over opheffing van de veerdienst, maar na protesten vanuit diverse geledingen uit de Zeeuwse bevolking lijkt het voortbestaan van de veerdienst toch wel verzekerd te zijn.

