

# Vaste oeververbinding tussen Vlissingen en Breskens.

Axel, vrijdag 20 februari 2026

Johan Hessing, Fractievoorzitter HART VOOR TERNEUZEN gemeente Terneuzen



Met regelmaat worden de gebruikers die gebruik maken van de Westerschelde Ferry, Prinses Maxima, Prins Willem-Alexander, geconfronteerd met het feit dat een of beiden booten uit de vaart zijn i.v.m. onderhoudswerkzaamheden of storingen. Voor de gebruikers is er dan een alternatief en wel gebruik te maken van de busverbinding tussen Breskens via de Westerscheldetunnel naar Vlissingen en visa versa.

De oversteeftijd met de ferry is ongeveer 20 minuten, met de bus ongeveer 45 minuten en dan moeten er al geen stremmingen zijn in de Westerscheldetunnel.

De huidige Westerscheldetunnel die sinds 2002 in gebruik is, verbindt Terneuzen met Ellewoutsdijk en is (bij uitzondering) 24 uur per dag geopend. De tunnel is voor de bewoners van Zeeuws-Vlaanderen West een gedeeltelijke oplossing, maar voor voetgangers en fietsers is er een alternatief en wel door gebruik te maken van de ferry tussen Breskens en Vlissingen, of met het Openbaar Vervoer bus 20 of 50 vanaf Terneuzen naar Goes of Middelburg. De fiets wordt dan met de bus vervoerd.

Wellicht dat een vaste oeververbinding tussen Breskens en Vlissingen een betere en goedkopere oplossing zal zijn voor in de toekomst. De exploitatie van de ferry kost jaarlijks € 400.000 (2025) en zal gezien het teruglopend gebruik al leen maar duurder worden. De twee ferryboten hebben ook niet het eeuwige leven en zullen op ook vervangen dienen te worden.

17 december 2026 heeft de Adviesgroep Rijk-Regiopakket Sluis-Terneuzen de Voorwaarden voor de mogelijke komst van grote energieprojecten naar onze regio vastgesteld en aan de minister van Klimaat en Groene Groei aangeboden. Onder punt 2.8 wordt gesteld: Er wordt gezorgd voor een robuuste en samenhangende infrastructuur die aansluit op de Midden-Zeeland route en Vlaanderen. Daarnaast wordt ingezet op het versterken en waar nodig uitbreiden van de westelijke oeververbinding (zoals bijvoorbeeld met een tunnel), zodat er een extra route beschikbaar is, zowel voor dagelijks gebruik als in geval van calamiteiten.

In dit kader is het te overwegen om te komen tot een vaste oeververbinding. De Westerscheldetunnel heeft een lengte van 6,6 km. De afstand tussen Vlissingen en Breskens – hemelsbreed- is 6,66 km. De afsluittijd is 32 kilometer.

Er wordt nu gesproken over een railverbinding tussen Terneuzen en Gent, echter dan is dan nog steeds een beperkt gedeelte van Zeeuws-Vlaanderen. Als er een oeververbinding wordt aangelegd tussen Breskens en Vlissingen zou ook een railverbinding van Vlissingen – Breskens mogelijk zijn. En bij een splitsing vanaf Breskens met een verbinding naar Brugge en via Terneuzen naar Gent.

Ook voor het vervoer over de weg zou deze verbinding een uitkomst zijn daar de wegen rondom de Westerscheldetunnel worden ontlast en de druk op de wegen in Zeeuws-Vlaanderen naar het Zuid/West meer worden ontzien. Op deze wijze kan België ook beter en sneller bereikbaar worden. Voor degene die gebruik maken van de fiets is er dan een directe verbinding met Vlissingen c.q. Breskens. OV met de bus van Vlissingen naar Breskens en visa versa is niet noodzakelijk daar volop gebruik kan worden gemaakt van de trein. Overigens kan deze railverbinding dan ook worden gebruikt voor het goederenverkeer. In het kader van de 380KV is Tennet voornemens een tunnel aan te leggen voor de kabel (in de Westerschelde), deze tunnel wordt 5 meter breed en kan niet voor andere doeleinden worden gebruikt. Kosten minimaal één miljard. Deze kosten zijn niet nodig indien besloten wordt een vaste oeververbinding aan te leggen.

In het kader van de stijging van de Zeespiegel kunnen dan ook kosten worden bespaard aan het verhogen en verstevigen van de binnendijken in de Westerschelde. Door het aanbrengen van een sluis in de oeververbinding blijft Antwerpen bereikbaar en wordt ook uitvoering gegeven aan het verdrag van 1839 – vrije doorgang voor de scheepvaart van en naar Antwerpen. 21 juni 2011 heeft de toenmalige commissaris van de Koningin Peijs nog de volgende uitspraak gedaan, –Het verdrag was niet bedoeld om almaar groter wordende containerschepen te kunnen laten doorvaren–

Onder punt 3.4 van de eerder genoemde Adviesgroep wordt gesteld: Als onderdeel van het Ruimtelijk Masterplan wordt een integrale strategie ontwikkeld voor het gebruik van koel- en zoetwater, waarbij landbouw, natuur en energieproductie duurzaam in balans blijven. Koelwatergebruik, lozingen en verzilting worden tot een minimum beperkt. Door de aanleg van een vaste Oeververbinding is het mogelijk om eventueel koelwater af te voeren in de Noordzee, waardoor de bodem- en waterkwaliteit in de Westerschelde niet zal worden aangetast en er zoetwater zal worden verkregen voor de landbouw.

De inwoners van Zeeuws-Vlaanderen west kunnen zich sneller en beter verplaatsen naar Vlissingen zowel voor werk als

voor studie. Veel opleidingsinstituten zijn gelegen in Vlissingen en Middelburg en dat bevordert dat onze studenten wellicht Zeeland niet zullen verlaten. Voor het gehele westelijke gedeelte komen er meer mogelijkheden voor uitbreiding van huisvesting en werkgelegenheid. De aldaar gevestigde bedrijven en met name de landbouw krijgen de kans om zich beter te ontwikkelen en zullen zorgdragen voor een economische impuls.

In mei 2018 heeft Royal HaskoningDHV in opdracht van de provincie Zeeland een advies uitgebracht over toekomstbestendigheid en exploitatie Westerschelde Ferry. Gezien het bovenstaande is het aan te bevelen om het bovengenoemde scenario ook aan Haskoning voor te leggen om te komen tot een kostenbatenanalyse.

Zeeland wil zijn bewoners behouden en met name de jeugd, wij moeten dan wel met plannen komen om dit waar te maken.