

Pontjes in Nederland

Wim Kusee

november 2021

Eigen uitgave
(te bestellen via info@pontjes.nl)

1 Inhoud

1	Inhoud	3
2	Inleiding	4
3	Wat is een pontje?	5
4	Schoonhoven – Gelkenes	8
5	Doornenburg – Millingen	14
6	Alkmaar	20
7	Werkendam – Hardinxveld	24
8	Rotterdam	32
9	Sluiskil	38
10	Privé veerponten	44
11	Keimpetille	50
12	Velsen	56
13	Haarlem	64
14	Deventer	70
15	Vlissingen – Breskens	76
16	Nessersluis	82
17	Heerewaarden – Litse Ham	88
18	Gorinchem	94
19	Slot	99

2 Inleiding

In 2018 is door mij het succesvolle boekje “Veerponten in Nederland” geschreven. Via een eigen website heeft dit boekje zijn weg gevonden naar diverse belangstellenden in de wereld van de veerponten. Die website, inmiddels met een eigen domeinnaam “**www.pontjes.nl**” is en wordt door mij steeds uitgebreid. In 2020 ben ik in het kader van deze website begonnen met het zogenaamde “Pontje van de maand”. Ieder maand wordt een bepaald veerpontje in Nederland uitgekozen en beschreven. Wat geschiedenis, wat gegevens over de boten, wat achtergrond. Ieder maand een ander pontje.

Een aantal verhalen welke in dit kader zijn verschenen, zijn in dit boekje gebundeld. Het geeft een divers beeld van pontjes in Nederland. Grote veerponten, kleine pontjes, zelfs privé pontjes waar je wel naar mag kijken maar niet aankomen, een grote diversiteit aan pontjes wordt in dit boekje beschreven.

Niet alle pontjes in Nederland staan erin. Als u echt alle veerpontjes in Nederland wilt zien, dan kunt u terecht op de genoemde website **www.pontjes.nl**. Daarop staan alle hedendaagse veerponten, en ook vrijwel alle veerponten welke er in de loop van de vorige eeuw hebben gevaren. Hoeveel dat er zijn? Kijkt u maar op de website en ga maar tellen. Hebt u kennis van een bepaalde veerpont die niet op de website staat vermeld? Ik ben altijd bereid mijn kennis over veerponten uit te breiden. Schroom niet om een mailtje te sturen. Het wordt zeker gewaardeerd.

Ik hoop dat u met de diversiteit aan veerponten die in dit boek zijn beschreven weer een aangename tijdsbesteding heeft.

3 Wat is een pontje?

Mensen vragen mij weleens: “Hoeveel pontjes zijn er nou eigenlijk in Nederland?” Dan geef ik als antwoord “Ongeveer 320 stuks”, met nadruk op het woord **ongeveer**. Waarom niet exact? Is nou niet exact vast te stellen hoeveel pontjes er zijn?

Tja, die vraag en antwoord zijn afhankelijk van de definitie. Want wat is nou eigenlijk een pontje? Mensen hebben gepoogd een definitie vast te stellen, hieronder doe ik een poging om vast te leggen waar we over praten:

Een pontje is een publiek toegankelijke verbinding over water van de ene oever naar de andere oever, met enige regelmaat in de vaart, zowel voor voetgangers, fietsers en/of auto's.

Met zo'n definitie haal je meteen al moeilijkheden op de hals. Want neem het woord “publiek toegankelijk”. Er zijn pontjes die niet publiek toegankelijk zijn. In dit boekje wordt er een heel hoofdstuk aan gewijd, aan de privé pontjes. Maar ook andere pontjes zijn soms semi-publiekelijk toegankelijk. Denk aan de pontjes die varen van het station en parkeerterrein in Enkhuizen naar het Zuiderzeemuseum. Heb je geen kaartje voor het museum, dan kom je er niet in. Dan mag je niet meevaren.



Een verbinding van de ene oever naar de andere. Tja, ook daar komen we een definitieprobleem tegen. Want in Gorinchem vaart de pont naar Woudrichem. De ene oever is nou niet echt recht tegenover de andere gelegen. Toch spreken we hier van een pontje.

En wat dacht u van de waterbus-verbinding rondom Dordrecht? Van Dordrecht naar Papendrecht voldoet helemaal aan de genoemde definitie. Maar de Waterbus vaart ook van Dordrecht naar Rotterdam. Ook dat is een pontje, telt ook zeker mee als je probeert te zeggen hoeveel pontjes er zijn.



En wat te denken van het “pontje” van IJmuiden naar Newcastle, of van Hoek van Holland naar Harwich? Publiek toegankelijk en van de ene oever naar de andere, volgens de definitie zijn dit dus ook pontjes. Nou ja, je zou ook kunnen spreken van een zeeschip. Stelt u zelf maar vast of u dit wel of niet een pontje vindt.

Rondvaartboten vallen uiteraard buiten de definitie. Niemand zal de rondvaartboten in de grachten van Amsterdam een pontje noemen. Rondvaartboten zijn geen pontjes. Maar een rondvaartboot over het Veerse Meer slaat echter een gat in deze stelling. Ja, het is een rondvaartboot. Vanuit Veere ga je een uurtje varen om weer in Veere uit te stappen. Vanuit Kamperland kan datzelfde gebeuren met dezelfde boot. Maar omdat deze boot om beurten in beide plaatsen aanlegt, kun je ook overvaren van Veere naar Kamperland, en dan is die rondvaartboot opeens een pontje geworden.





In de definitie hierboven sprak ik van enige regelmaat. Er zijn veerponten die dagelijks varen, ja, zelfs dag en nacht, denk maar aan de veerponten over het IJ in Amsterdam. Maar er zijn ook pontjes die zo nu en dan maar varen, zo af en toe, om het met andere woorden te zeggen. Er is zelfs een pontje dat zo heet, het pontje van Ammerstol heeft de

naam “**Af en toe**”. Het vaart dan ook maar af en toe, alleen op zondagen in de zomer. En denk ook maar eens aan het Coevertveer in Ouderkerk a/d Amstel. Deze veerpont wordt door vrijwilligers bediend en vaart alleen maar op bepaalde zondagen in de zomermaanden.

En tenslotte moeten we ook nog ergens een ondergrens vaststellen. Er zijn kleine pontjes, voetveren, bijvoorbeeld in een wandelroute. Al wandelend kun je dan met zo'n klein pontje een sloot oversteken. Jazeker, dat is een pontje. Maar er zijn ook pontjes, die net zo groot (of net zo klein) zijn en in speeltuinen liggen. Eigenlijk meer trekvlotten, speeltoestellen. Leuk om te



zien, maar niet goed om die in de lijst met pontjes mee te tellen. Soms is de scheiding tussen pontje en speeltoestel moeilijk te maken. Wat te denken van het pontje in de Steinse Hout in Gouda, eigenlijk niet meer dan een vierkante bak met een touw. En met 100 meter verderop een brug ook weer niet zo'n nuttig pontje. Wel leuk...

Zo ziet u maar, een eenduidige definitie van een pontje is niet zo gemakkelijk te geven. Geeft niets. Ik maak me er niet zo druk om. Of we nou exact het aantal kunnen vaststellen of dat we blijven bij het antwoord “er zijn **ongeveer** 320 pontjes”, de wereld van de veerponten blijft interessant genoeg om er meer over te lezen of er naar te kijken.



STAD SCHOONHOVEN

4 Schoonhoven - Gelkenes

De stad Schoonhoven bestaat al lang. In de archieven bevindt zich een oorkonde uit 1247 waarin de naam voorkomt. De plaats is gesticht op het punt waar een veenstroompje, de Zevender, vanuit de Lopikerwaard in de Lek uitmondt. In die tijd verrees er ook een kasteel, waarschijnlijk gebouwd door Johannes van de Lede rond 1220. Het kasteel bestaat niet meer, in 1518 is het geheel afgebrand. Maar rond dit kasteel ontstond een stadje. Omstreeks 1350 werden er al stadsmuren en stadspoorten gebouwd. Wanneer er sprake was van een veerpont is (mij) niet bekend, maar het zal al heel lang geleden zijn geweest. Bereikbaarheid vanuit het zuiden was nou eenmaal, vanwege de brede rivier, alleen mogelijk met een veerpont. Het was vanouds al een pont, dat is een platte schuit waarmee ook wagens konden worden overgezet. Dat gebeurde in het begin met een reep, een zware kabel, waaraan de pont door de veermannen naar de overkant werd getrokken. Op de bekende kaart van Blaeu uit 1649 is deze reepont al te zien. Voor personen was er in die tijd meestal ook een roeiboot beschikbaar, zodat men niet altijd met die zware platte schuit hoefde te varen.



Pas in de twintigste eeuw veranderde het verkeersaanbod. Het werd drukker met paard en wagen, maar ook de komst van de automobiel zorgde voor verandering. In 1910 werd de houten veerpont vervangen door een ijzeren veerpont. Voor passagiers kwam er in 1911 een kleine motorsloep. Een kabelpont bleek in die tijd eigenlijk wel een last te zijn. De scheepvaart op de Lek werd drukker, het overvaren met handkracht duurde lang, eigenlijk te lang. De over de rivier gespannen kabel vormde

daarbij een last en was ook nog eens gevaarlijk in verband met aanvaringsgevaar. Vandaar dat er in 1928 een motorveerpont (de **Schoonhoven**) werd aangeschaft. Met twee motoren van 50 pk kon men nu sneller naar de overkant varen dan de pont die met handkracht werd bediend. Het bleef echter nog steeds een kabelpont, weliswaar motorisch aangedreven dus, waarmee de tijdsduur van de overvaart bekort kon worden.



Ook in strenge winters werd er voor overtocht gezorgd. Als de rivier was dichtgevroren, dan zorgde het personeel van de veerpont voor overzetmogelijkheden met de ijsvlet. Of men zorgde voor een goed begaanbaar pad en goede opgangen vanaf de rivierdijk. Uiteraard moest voor het gebruik van dit pad ook het veergeld aan de pontschippers worden betaald.



Eind jaren '50 werd een nieuwe veerstoep aangelegd en kwam er een nieuwe, grotere kabelpont (de **Schoonhoven II**). Groter en sneller dan de eerste motorpont. Maar nog steeds een kabelveerpont. Pas in 1970 werd deze pont omgebouwd naar een vrijvarende motorveerpont. In dat jaar werd tevens een nieuwe veerpont aangeschaft (de **Schoonhoven III**), zodat er op piekuren met twee ponten gevaren kon worden en er tevens een reserve was bij onderhoud of storingen.



Begin 21^e eeuw bleek dat er behoefte was aan een grotere veerpont. Vandaar dat in 2006 de **Stad Schoonhoven** in dienst gesteld werd, en in 2017 de veerpont **Zilverstad**. Die laatste is met een lengte van 45 meter en een breedte van 32 meter beslist geen kleintje. Bij de komst van deze laatste veerpont is de **Schoonhoven III** verkocht aan het veerbedrijf van Krimpen aan de Lek naar Kinderdijk, waar deze nu onder de naam **Kinderdijk** heen en weer vaart.



Er wordt druk gebruik gemaakt van deze veerpont. De capaciteit van de beide veerponten is er dan ook naar. Er kunnen per keer 26 auto's en 225 voetgangers, eventueel met fiets, worden overgezet. Naar eigen zeggen is de veerpont in Schoonhoven de drukste van Nederland. Of dit helemaal waar is weet ik niet, maar er zal vast een kern van waarheid in zitten. Tot voor kort was de veerpont dag en nacht in bedrijf, ook midden in de nacht werd regelmatig heen en weer gevaren. Sinds de corona-crisis zijn de nachtvaarten afgeschaft, zeer tot spijt van jongeren uit de Alblasserwaard. Een handtekeningactie om de pont toch weer in de nacht te laten varen heeft niet tot resultaat geleid. Of de nachtvaarten in de toekomst weer terugkomen is nu nog niet bekend.





Het veerbedrijf zit niet stil. Per 1 januari 2018 is de exploitatie van het fiets-/voetveer van Lekkerkerk naar Nieuw-Lekkerland met de veerpont **Vice Versa** overgenomen. De vorige eigenaar van het veer in Lekkerkerk had het veer meer dan 40 jaar bediend, was op leeftijd en zocht naar een overname kandidaat. Na een kort intermezzo, waarbij dat veer door de Waterbus werd geëxploiteerd is de exploitatie onder de paraplu van de veerdienst Schoonhoven gekomen.



En vanaf 1 juni 2016 verzorgt het veerbedrijf van Schoonhoven ook de exploitatie van het (ook in dezelfde gemeente Krimpenerwaard gelegen) veer Gouderak-Moordrecht. Dat gebeurt met de twee daar al lang aanwezige veerponten **Vegomo V** en **Vegomo VI**. Voor deze exploitatie krijgt het veerbedrijf van de beide oevergemeenten een exploitatiesubsidie omdat anders de

financiën niet rond kunnen komen. Dat is het gevolg van het feit dat het vervoer bij dit veer sterk is verminderd na de opening van een verkeersbrug over de Hollandsche IJssel enkele kilometers verderop.

Met de drie door het veerbedrijf Schoonhoven te exploiteren lijnen, en daarop vijf veerponten, mogen we spreken van een modern en belangrijk veerbedrijf.



MAX 50
PERSONEN

HALVE MAAN

5 Doornenburg - Millingen

Grote rivieren vormen van oudsher een barrière voor het landverkeer. Dat geldt uiteraard met name voor de oost-west verlopende rivieren Rijn, Waal en Maas. In dit hoofdstuk gaan we naar het bijna meest oostelijke pontje in de Rijn. Niet het aller-oostelijkste. Dat vaart van Millingen naar Tolkamer, vaart het hele jaar, en is een fiets-



voetveer wat is opgenomen in diverse wandelroutes zoals het Pieterpad. Maar dat veer laten we voor wat het is. Dit keer gaan we naar het meest oostelijke veer in de rivier de Waal. Kort nadat de Waal zich afsplitst van de Rijn (Pannerdens Kanaal) zien we op de Waaldijk op nummer 4 een groot, langgerekt huis staan. Tegenwoordig is het wit geschilderd. Het lijkt een beetje op een boerderij, maar dat is het niet. Het is het oude veerhuis van het veer Millingen-Doornenburg.



Jaren geleden was hier een veerpont gelegen. Het was een voetveer, wagens en (later) auto's konden niet worden overgezet. Hoe lang het veer hier al aanwezig was is (mij) niet bekend, maar het is al heel lang. Al in 1830 was er een veerpont op deze plaats. Het veerhuis was toen buitendijks in de uiterwaard gelegen. In 1883 moest het veerhuis worden



afgebroken omdat de Waaldijk verzwaard moest worden. Een jaar later werd een nieuw veerhuis van wel 29 meter lengte gebouwd. In 1895 werd A.G.van Lent uit Doornenburg pachter van het veer. Dat bleef hij tot in 1903, toen de familie Banning het veer kon overnemen. Van 1903 was dat B.J.Banning, en in 1930 werd hij opgevolgd door zijn zoon

Frans Banning. Frans bleef het veer exploiteren tot in 1954, toen het veer werd overgenomen door Arnoldus (Nol) Milder uit Doornenburg. In de beginjaren werd het veer uitgevoerd met een roeiboot. Later kwam er een motor in de boot. De foto hieronder is van de motorboot. De veerman zit vooraan, achter het stuurwiel is niet de veervrouw maar een passagier die op deze manier even op de foto mocht.

Zoals met veel veerponten, ook bij deze veerpont sloeg de moderne wereld een gat in het bestaan. Vervoer ging per (moderne) auto, fietsers waren maar stumpers die niet anders konden, fietsend recreatieverkeer was nog niet uitgevonden. Zo gebeurde het in 1962, dat veerbaas Nol stopte met de exploitatie van het veer tussen Millingen en Doornenburg. Wat bleef was het veerhuis op de dijk, dat een andere bestemming kreeg.



Maar gaandeweg de jaren '90 kwamen er toch weer nieuwe plannen. Veerponten waren niet langer ouderwets, nee, het recreëren per fiets kwam op. En zo werd in 1995 er toch weer op ongeveer dezelfde plaats een veerpont in dienst gesteld. Exploitant Jan Lemmens, die ook het pontje van Millingen naar Tolkamer exploiteerde, zag mogelijkheden om in de zomer een veerpont voor fietsers en voetgangers over de Waal in dienst te stellen. Ongeveer op dezelfde plaats als het oude veer. Nou ja, iets westelijker. Gevaaren werd er vanaf camping Het Waalstrand in Gendt naar de Millinger Waard, waar een provisorische aanlegplaats werd gevonden. Met de koplader "**Heen en Weer IV**" konden passagiers zonder dat er een steiger nodig was toch aan land komen. Deze veerboot voer voorheen bij Millingen en was daar reserveboot geworden toen daar de "**Heen en Weer V**" (foto onder) in dienst kwam.



De voorzichtige pogingen met het nieuwe veer bleken goed bij het publiek aan te slaan. In 1996 kocht Jan Lemmens een andere veerboot. Het was een oude cacao-boot uit de jaren '50 die rond Zaandam had gevaren. De boot was 18 meter lang en werd op scheepswerf Vahali in Gendt omgebouwd tot veerpont. De naam van de boot werd de "**Halve Maan**".

In 2003 werd Jan Lemmens opgevolgd door Bruno Kievits die beide veren ging exploiteren. Het veer Millingen-Doornenburg bleef een zomerpontje; deze dienst wordt alleen in de zomermaanden uitgevoerd. In mei, juni en september alleen in de weekenden, in juli en augustus dagelijks. De veerboot waarmee wordt gevaren is nog steeds de "**Halve Maan**".



Kievits was niet zo tevreden met de aanlegplaats in Gendt. Kijkt u maar op de kaart hierboven. De aanlegplaatsen aan beide kanten waren niet recht tegenover elkaar gelegen (kaart: rode lijn). Dat is exploitatief niet zo plezierig. Er moet dan tamelijk lang in de lengterichting van de rivier worden gevaren. En bovendien is het niet mogelijk om een wachtende passagier te zien staan. Dat schept de verplichting om altijd over te varen, ook al staan er geen passagiers te wachten. Als de aanlegplaatsen recht tegenover elkaar zijn gelegen, dan ziet de schipper in rustige periodes dat er geen passagiers zijn en hoeft hij niet over te varen. In 2004 veranderde Kievits de aanlegplaats van Gendt dus naar een plaats enkele honderden meters meer naar het oosten (kaart: zwarte lijn). Daarmee kwam de nieuwe aanlegplaats niet meer in Gendt, maar in Doornenburg te liggen.

Laat dat nou precies dezelfde plaats zijn als waar van 1895 tot 1962 de hierboven genoemde veerpont voer. Het veer wordt in de zomer druk gebruikt door recreërende fietsers. Samen met het pontje in Millingen en het autoveer Doornenburg-Pannerden kan er een “rondje met een pontje” worden gefietst.



Helaas waren er in 2017 wat problemen met een zandbank. De aanlegplaats aan de zuidelijke oever ligt in de binnenbocht van de Waal, en als gevolg van de stroming in de rivier ontstaat daar al snel een zandbank. Wegbaggeren van het zand lijkt zo simpel, maar na bemonstering bleek het zand niet helemaal zuiver te zijn en gezien de verontreinigingen moest dit apart worden afgevoerd. Uiteindelijk is het zand na toestemming van Rijkswaterstaat gestort in de Kaliwaal, een inham aan de zuidoevers, enkele honderden meters in zuidoostelijke richting. Maar door allerlei regels kon de veerdienst in dat jaar pas in juli in de vaart komen, waardoor diverse weken vaart moesten worden gemist. In een normaal jaar worden er door de *Halve Maan* iets meer dan 20.000 passagiers overgezet. Weliswaar minder dan de ruim 51.000 passagiers die in Millingen worden overgezet, maar voor een zomerpontje toch niet slecht.





6 Alkmaar

In 1824 werd het Noord Hollands kanaal gegraven van Den Helder naar Amsterdam. Daarbij werd het mogelijk voor grote schepen (zeeschepen, vooral van de marine) om via een betrouwbare route in Amsterdam te komen. De zeeroute via het IJsselmeer was niet betrouwbaar genoeg, ieder kent het spreekwoord “voor Pampus liggen” wel, dat had betrekking op de ondiepte net ten oosten van Amsterdam.



Bij de aanleg van het kanaal kwam er een schipbrug te liggen bij Alkmaar in het verlengde van de Luttk Oudorp om daarmee een verbinding te geven van de stad Alkmaar naar de plaatsen ten oosten van deze stad (b.v. het dorp Oudorp, nu een wijk van Alkmaar).

Na de Tweede Wereldoorlog bleek al snel dat deze brug een bottleneck was voor het verkeer, en in 1952 werd enkele honderden meters noordwestelijk de Friese brug aangelegd. Omdat daarmee de verbinding vanuit het centrum van Alkmaar met Oudorp met name voor voetgangers en fietsers behoorlijk verslechterde, werd er in dat jaar een pontje in de vaart gebracht. Het pontje vaart vanaf de Bierkade naar de Eilandswal.

De naam Bierkade is afkomstig van de handel in bier die hier plaatsvond. Bier dat werd ingevoerd moest op deze plaats worden verhandeld. Daarbij moest er ook accijns worden betaald. Hieraan herinnert nog de op deze kade staande accijnstoren.

Over het eerste pontje, dat vanaf 1952 voer, is mij verder niets bekend. Weet u meer informatie over dit bootje, dan hoor ik dat graag van u. In 1977 kwam een tweede pontje in de vaart, de **“Wal-Nood 2”**. Een open pontje van 9,5 meter lang met op de achterkant een stuurhut. De schipper kon bij regen binnen staan, maar de passagiers moesten in de open lucht staan. Het bootje was gebouwd bij scheepswerf Linssen in Maasbracht. In 2002 is dit pontje uit de vaart gegaan.



In 2002 kwam een derde pontje in de vaart, met de naam met een wat vreemde nummervolgorde, namelijk nu met de naam **“Wal-Nood 1”**. Het pontje met een lengte van 14,9 meter is gebouwd door Tukker botenbouw in Gorinchem. Er kunnen maximaal 70 passagiers worden vervoerd.

Het pontje vaart het hele jaar op werkdagen van 8:00 tot 18:30 uur, op donderdag (koopavond) zelfs tot 21:30 uur. Op zaterdag van 9:30 tot 17:30 uur. Op zondag wordt er niet gevaren.



Een bijzonderheid van dit pontje is het feit dat het schippersechtpaar lange tijd (tussen 2002 en 2012) aan boord van het pontje woonde. In het vooronder was daartoe een kleine kajuit aangebracht. Sinds 2010 is de kajuit niet meer bewoond; de kleine kajuit is uiteraard nog steeds aanwezig. Het achterdek van de pont waar de passagiers kunnen zitten of staan is overdekt, bij regen of felle zonneschijn een plezierige situatie.

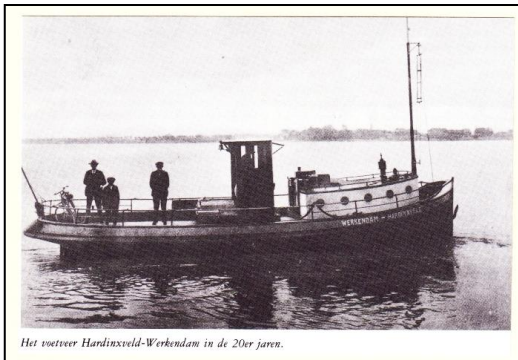




VEERD

7 Werkendam - Hardinxveld

Werkendam is gelegen in Noord-Brabant aan de Merwede, ten zuidoosten van Gorinchem. Hardinxveld ligt aan de noordkant van deze rivier. Tussen deze twee plaatsen bestaat er al lang een verbinding in de vorm van een veerpont. Al in 1368 werd er al gesproken van een oeververbinding. Uiteraard zal dat een roeibootveer zijn geweest, een boot die wellicht bij enige wind ook kon worden uitgebreid en als zeilbootje kon varen. Het veerrecht was lange tijd in handen van de ambachtsheren van de heerlijkheid Hardingsveld (gelegen aan de noordoever van de Merwede). Daar kwam bij, dat in de loop van de 19^e eeuw er veerbotten in de lengterichting van de Merwede waren gekomen. Boten van rederij Fop Smit & Co voeren vanaf Rotterdam en Dordrecht naar Gorinchem en verder. Deze boten lagen ook aan in Hardinxveld en in Werkendam. Het veer tussen deze twee plaatsen was daarmee gedegradeerd tot een mager roeibootveer. De roeiboten werden in die jaren geëxploiteerd door rederij Fop Smit, maar de service bleek tamelijk slecht te zijn. Voor Werkendam een ongewenste situatie. In Werkendam voelde men aan dat er meer mogelijk was met een veerdienst dan dat roeibootveer.



In 1924 neemt men contact op met de rederij. Men heeft geconstateerd dat het om open roeiboten ging, met diverse fietsen erop en (te) veel mensen erin. Een ramp kan niet uitblijven, zo schreef men. Blijkbaar was de rederij meer geïnteresseerd in de grote boten in de lengterichting van de rivier, en men wilde

wel af van het kleine veertje tussen Werkendam en Hardinxveld. Na nog wat onderhandelingen met de ambachtsheer, waarbij het pachtcontract van Fop Smit kon worden afgekocht, kwamen de drie partijen tot overeenstemming en kon de gemeente Werkendam de exploitatie van het veer in eigen hand nemen.



Al snel werd er een motorveerpont besteld. Bij scheepswerf De Hoop in Hardinxveld liet men voor 4.800,- gulden een nieuwe motorveerboot van 10 meter lengte bouwen. De boot kreeg de naam **“Veerdienst I”**. Voor een bedrag van bijna 2.000,- gulden werd ook nog eens een nieuwe aanlegsteiger in Hardinxveld gebouwd. Eén boot is geen boot, dacht de gemeente, en een kleine reserveboot werd ook besteld. Voor 780,- gulden werd door Gebr. Van Vliet in Zwijndrecht een kleine motorvlet gebouwd. Deze kreeg de naam **“Veerdienst II”**.

Op 1 oktober 1926 kon de nieuwe veerdienst tussen Werkendam en Hardinxveld in gebruik genomen worden. Zoals gebruikelijk zorgde de gemeente niet zelf voor de exploitatie, maar werd er een pacht-contract gesloten met een veerschipper.



Twee binnenschippers, Rokus en Leen Verwoerd tekenden in, en het contract werd gesloten. Blijkbaar had de gemeente zich toch wel wat verrekend en werd het pachtbedrag erg laag gesteld. Na twee jaar bleek dat beide exploitanten genoeg hadden verdiend om te gaan rentenieren. Na die twee jaar wordt met andere schippers een nieuw pachtcontract afgesloten, uiteraard tegen een veel hoger pachtbedrag.

De veerdienst bleek in een behoefte te voorzien. Zeker toen in de jaren '30 de diensten van de veerbotten van rederij Fop Smit werden ingeperkt. Die dienst werd in 1935 opgeheven. Veel Werkendamers, die tot dan toe nog met de boten van Smit reisden, verlegden hun reis via de veerpont naar Hardinxveld, waar ze de bus of trein naar Dordrecht of Gorinchem konden nemen. De vraag naar overzettingen met de veerpont nam sterk toe. Zo sterk, dat men in 1936 besloot een nieuwe, grotere veerpont te laten bouwen, een boot van 14 meter lang. Voor een prijs van 4.385,- was scheepswerf Boot in Alphen aan de Rijn de laagste inschrijver op de aanbesteding, en in 1936 werd de nieuwe veerpont "**Veerdienst III**" geleverd. De kleine vlet "**Veerdienst II**" die tot dan toe als reserveschip fungeerde werd verkocht, de "**Veerdienst I**" werd reserveschip.



De geschiedenis herhaalde zich. Ook de Veerdienst III bleek in de jaren '50 te klein te worden. De gemeente bestelt een nieuwe veerpont bij scheepswerf Paans aan de Rodevaart. Dat is dan een boot van 16 meter lang die 125 passagiers per overtocht kan vervoeren. De nieuwe pont komt in 1952 in de vaart. Hij krijgt de naam **"Veerdienst IV"** (foto, zie vorige bladzijde). Na wat kinderziektes voldoet de boot goed en deze wordt als hoofdboot gebruikt. De Veerdienst III wordt dan reserveveerpont. De oudste veerpont, de **"Veerdienst I"** wordt dan verkocht aan het Drielse Veer, waar deze nog tot 1967 heeft dienst gedaan.



Maar dan komen er toch wat donkere wolken. In 1962 wordt er bij Gorinchem een brug over de Merwede gebouwd in autosnelweg A27. En over deze brug gaat er een busdienst rijden van Werkendam naar Gorinchem. Veel passagiers die voordien met veerpont en bus via Hardinxveld naar Gorinchem reisden, gingen voortaan met de bus. Ook het gebruik van de auto nam sterk toe. Voor de veerdienst van Werkendam naar Hardinxveld was er minder werk. De nieuwe

Gemeente WERKENDAM	07640
Veer Werkendam-Hardinxveld	
Geldig voor één overtocht	€ 1,35
Personen van de leeftijd van 12 jaar of ouder met of zonder fiets.	
Coupons in het bijzijn van passagier uitscheuren.	
Gedurende de overtocht bewaren en op verzoek te tonen.	

veerboot **“Veerdienst IV”** bleek nu toch wel een jasje te groot te zijn voor deze veerdienst. Om in de kosten te besparen werd deze boot daarom in 1961 verkocht aan een aannemersbedrijf, en kwam de **“Veerdienst III”**, die de afgelopen 10 jaar als reserve fungeerde, weer in de gewone dienst te varen. Een reserveboot werd blijkbaar niet meer nodig geacht. Vanwege het teruggelopen gebruik werd in 1965 de dienst op zondag stilgelegd. Overigens was dat in de voorgaande jaren maar een zeer beperkte dienst; tot 1965 werd er slechts drie keer op zondag heen en weer gevaren.

In de jaren '80 komt er nog wat discussie over het voortbestaan van de veerpont. De gemeente ziet de tekorten oplopen en wil van de pont af en deze opheffen. Er komt veel weerstand vanuit de bevolking, en de gemeenteraad gaat gelukkig overstag. De veerpont mag blijven.



In de 20^e eeuw wil de gemeente toch blijkbaar van de pont af. Gelukkig is er de grote buur, de veerdienst van de gemeente Gorinchem. Na enkele onderhandelingen wordt besloten dat er een nieuwe veerpont wordt gebouwd, de **“Gorinchem XI”**, een snelle veerboot die tot wel 40 km/h over de Merwede kan varen. Met deze nieuwe veerpont, in combinatie met de enkele jaren oudere **“Gorinchem X”** wordt er vanaf 1 april 2012 een uurdienst uitgevoerd tussen Sleeuwijk-Gorinchem-Hardinxveld-Werkendam, in de spitsuren uitgebreid tot een halfuurs dienst. In 2017 wordt er nog wel gesproken over opheffing van de veerdienst tussen Gorinchem en Hardinxveld, maar blijkbaar heeft de politiek toch besloten dat de veerdienst, zij het met enkele inperkingen (zaterdag beperktere vaartijden, zondag in de winter niet meer in de vaart) toch blijft bestaan.



De veerboot **“Veerdienst III”**, die in 2012 is vervangen door de **“Gorinchem X”** en **“Gorinchem XI”** is als varende monument behouden. Vrijwilligers uit de gemeente Werkendam hebben zich hiervoor ingezet. Voor het behoud van het schip is de **“stichting Veerdienst III”** opgericht die de veerboot inzet voor bedrijfsrondvaarten rond Werkendam. Op de volgende bladzijde nog enkele foto's van de legendarische veerpont **“Veerdienst III”**.





GEMEENTE ROTTERDAM

8 Rotterdam

De stad Rotterdam is gelegen aan de noordkant Oude Maas. Tot ongeveer het jaar 1900 was er aan de zuidkant van de Oude Maas niet veel te vinden. Ja, een paar dorpjes (b.v. IJsselmonde, Katendrecht, Charlois) en wat landbouwgrond. Maar zo rond dat jaar begon men met uitbreidingen aan de zuidkant van het water. Woningbouw (de wijk Feijenoord) en ook havenaanleg (Spoorweghaven, Rijnhaven, Maashaven). Zoiets vroeg natuurlijk om verbindingen.



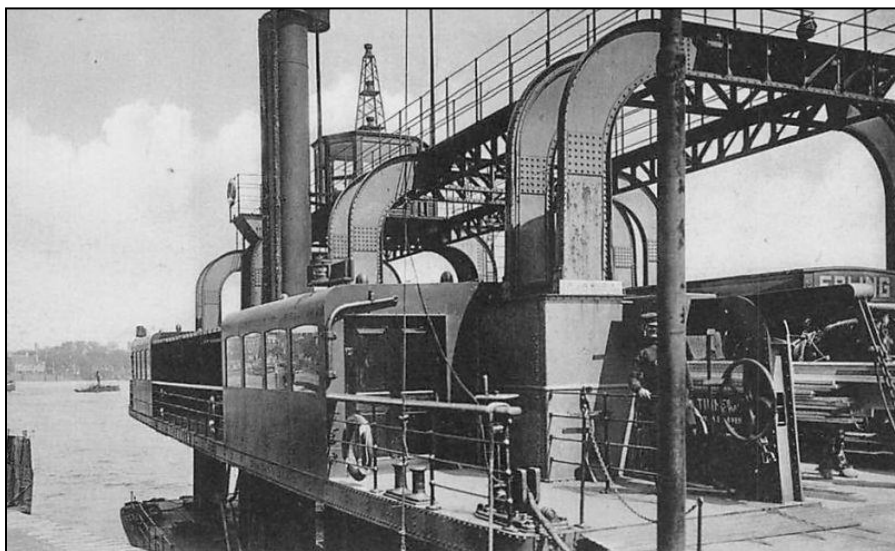
Naast de spoorbrug lag er een brug voor wegverkeer. Maar verderop, zowel naar het oosten als naar het westen, waren er geen rivierovergangen te vinden. Een private rederij, Bohré, begon met overzetbootjes voor voetgangers. In 1902 schafte zij daartoe 11 kleine stoombootjes aan, drie jaar later gevolgd met nog een bootje. Ze kregen de naam "**Padang I**" t/m "**Padang XII**".

Ook de gemeente Rotterdam begon in eigen beheer met een veerdienst. Drie stoombootjes (de “**Heen en Weer I t/m III**”) werden in 1901 aangeschaft. En zo kon je vanaf het begin van de 20^e eeuw van noord naar zuid komen; op een aantal plaatsen werd er een voetveer in de vaart gebracht:

- Maasstation – Antwerpse hoofd – Nassaukade
- Willemskade – Prinsenhoofd – Wilhelminakade (1927-1942 als wagenveer)
- Veerhaven – Koninginnehoofd – Katendrecht (1911-1914, 1922-1942 als wagenveer)
- Parkkade – Charlois (vanaf 1927 als wagenveer)



Een aantal jaren ging het goed, maar van rederij Bohré wordt gezegd, dat ze het niet zo nauw nam met de service, met de verzorging van de schepen en financieel ging het ook al niet zo goed. Daarom nam de gemeente Rotterdam in 1909 de stoombootjes van Bohré over en ging verder met de exploitatie van de veerponten in eigen beheer. Naast de drie eigen boten, de 9 van Borhé overgenomen boten kwamen er een jaar later nog vier stoombootjes bij.

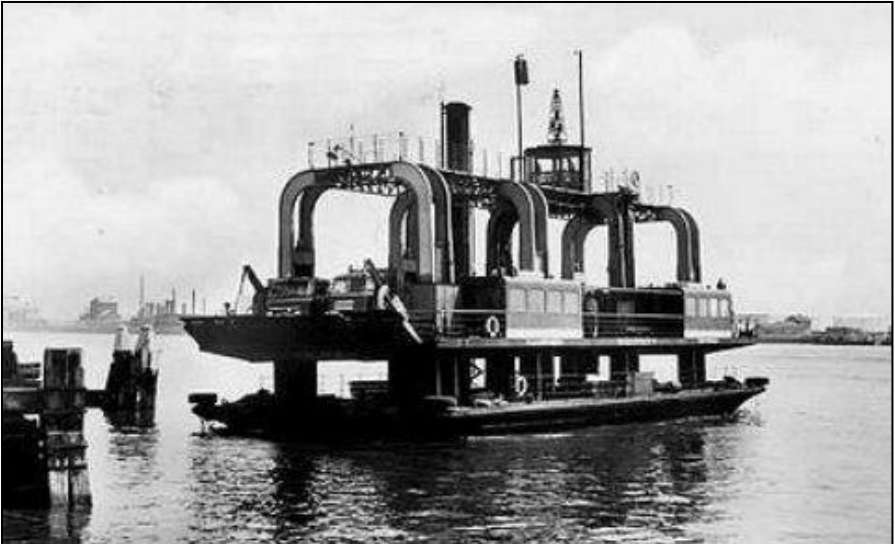


De hiervoor genoemde veerponten waren allemaal voetveren. Inmiddels was er ook een vraag ontstaan naar het overzetten van wagens. Daarom bracht de gemeente Rotterdam in 1911 een heel speciale veerpont in de vaart, de "**Wagenveer 1**", vier jaar later gevolgd door de "**Wagenveer 2**". Speciaal aan deze veerponten was het feit dat het rijdek in hoogte verstelbaar was. Als gevolg van eb en vloed in de zee is het waterpeil ook in Rotterdam variërend. Met deze constructie was er geen rijbrug aan de wal nodig; het rijdek van de veerpont kon op dezelfde hoogte als de kade gebracht worden.



In 1927 kwam er op een tweede plaats een wagenveer in dienst. Daarvoor werden drie veerponten (de “Wagenveer 3 t/m 5”) in dienst gesteld.

Bij de opening van de Maastunnel waren de wagenveren niet meer nodig. De oudste twee werden verkocht, de andere drie bleven nog als reserve. In de Tweede Wereldoorlog konden ze gebruikt worden bij Dordrecht op het veer van 's Gravendeel. Vanaf 1951 werden ze ingezet op de verbinding van Vlaardingen naar Pernis, waar ze in dienst bleven tot 1967 toen in die buurt de Beneluxtunnel werd geopend.



Met de wagenveren was het nog niet helemaal afgelopen. De “Wagenveer 3” werd na 1967 nog gebruikt als oefenobject voor de Rotterdamse brandweer. Maar ook dat laatste wagenveer werd uiteindelijk toch in 1985 gesloopt.



De oude Heen en Weer bootjes bleven nog in de vaart. In 1950 werd bij een aantal een dieselmotor ingebouwd. Uiteindelijk ging het met horten en stoten. Met als reden de grote ouderdom werden in 1963 alle veerpontjes door de scheepvaartinspectie afgekeurd. Na enige reparaties kregen een aantal boten nog een tijdelijke goedkeuring, waarmee kon worden doorgevaren tot de opening van de metro in Rotterdam op 9 februari 1968.

Daarmee kwam er een eind aan de Heen en Weer bootjes in Rotterdam. De meeste zijn verkocht voor sloop. Drie bootjes bleven behouden, enkele zijn nu als industrieel monument in de vaart.





9 Sluiskil



Door koning Willem I werd in 1823 beslist dat er een kanaal zou moeten komen van Gent (toen nog deel van Nederland) naar Terneuzen. Tussen Sas van Gent en Terneuzen werd daartoe een nieuw kanaal gegraven. Het kanaal werd in 1827 geopend, maar na enkele jaren (1830-1841) was er geen scheepvaart mogelijk vanwege de oorlog tussen Nederland en België. Later werd het kanaal enkele malen verbreed en verdiept.

Over het kanaal kwamen enkele bruggen te liggen, zo ook een brug bij Sluiskil. Schepen werden in de loop der tijd groter, waardoor het kanaal te smal werd. In 1968 werd er daarom een kanaalverbreding toegepast, waarbij een nieuwe, hogere brug werd gebouwd. Maar omdat deze brug behoorlijk ver noordelijk van het dorp Sluiskil ligt, kwam er in dat jaar ook een pontje dat het oostelijk en het westelijk deel van dit dorp met elkaar verbindt. De veerpont werd geëxploiteerd door Rijkswaterstaat.



Tot 1989 bestond het dorp Sluiskil uit twee delen, westelijk (de grootste kern) en oostelijk (een kleine kern) van het kanaal. In dat jaar werd na een ambtelijk onderzoek vastgesteld dat het oostelijke dorps-deel teveel last had van geluids-, stank- en

stofoverlast. Er werd besloten de laatste resten van het oostelijk deel van het dorp af te breken. Rijkswaterstaat voorzag een sterke afname van het aantal passagiers en besloot de pont uit de vaart te nemen. Maar vanuit het dorp Sluiskil kwamen zodanig felle protesten, waarna werd besloten de pont in de vaart te houden. Dat bleef een aantal jaren zo, maar in 2011 besloot Rijkswaterstaat echter opnieuw de pont uit de vaart te nemen, nu definitief.

Diverse dorpsbewoners waren het met deze plannen niet eens, er werd het “actiecomité Behoud Pontje in Sluiskil” opgericht. Voortrekker van dit comité was de Sluiskillenaar Meerten Dallinga. Na diverse onderhandelingen werd besloten dat het eigendom van de bestaande veerpont zou overgaan van Rijkswaterstaat naar een nieuw op te richten stichting die het pontje verder zou gaan exploiteren. Voor de onderhouds- en exploitatiekosten voor de eerstkomende jaren werd aan de stichting een “bruidsschat” meegegeven van € 335.000.

Begin 2012 is de overdracht tot stand gekomen. De telcijfers van die jaren gaven aan dat er dagelijks zo'n 260 passagiers van het pontje gebruik maken, oftewel ongeveer 45.000 per jaar. Daaronder zijn veel scholieren die op de fiets naar Terneuzen naar school moeten gaan. Door met het pontje te gaan sparen zij een klim uit naar de hoge verkeersbrug. Bovendien wordt die brug tamelijk vaak voor de scheepvaart geopend en blijft dan ook nog eens lang openstaan om de zeeschepen op weg naar Gent een goede doorvaart te bieden.



Het is niet alleen maar zonneshijn dat het pontje vergezelt. De exploitatiekosten zijn toch wel hoog, en al in 2017 gaf de stichting aan, dat het geld dat als bruidsschat was meegegeven bijna op was. Per jaar is ongeveer € 40.000 nodig voor exploitatie, ondanks dat er uitsluitend met vrijwilligers wordt gevaren. In dat jaar nam de stichting contact op met de gemeente Terneuzen (waar Sluiskil onder valt) met het verzoek om een bijdrage. De gemeente gaf aan jaarlijks € 7.500 te willen bijdragen, maar dat is volgens de stichting te weinig. Een verzoek om een bijdrage werd ook aan de provincie Zeeland gericht, deze kwam met een toezegging om twee jaar lang € 15.000 te verstrekken. Na deze toezegging verhoogde de gemeente Terneuzen haar bijdrage eerst tot € 20.000 voor twee jaar en later tot € 40.000.

In 2018 werd er een proef gehouden door het reizen met de pont niet meer gratis te laten zijn, maar werd een bijdrage van 50 cent gevraagd. Eind 2019 leken de grootste problemen voor de stichting voorbij. € 25.000 euro wordt door de provincie, Rijkswaterstaat en de gemeente Terneuzen toegekend. En eenzelfde bedrag wordt via sponsoring opgehaald, waarbij kunstmestfabrikant Yara en Havenbedrijf North Sea Ports samen € 20.000 bijdragen. Men werkt aan een toekomstplan, waarbij ook het vervangen van de huidige veerpont door een nieuwe (goedkoper in de exploitatie zijnde) veerpont ter sprake is gekomen. Hoe de toekomst voor dit pontje eruit ziet is nog onbekend, we zullen het zien.



Het pontje zelf is, zoals gezegd, in 2012 overgenomen van Rijkswaterstaat. Het is een boogbrugpont, waarbij het stuurhuis bovenop een boog staat die over het rijdek is gelegen. Het pontje dateert uit 1967, is 20 meter lang en 8,3 meter breed. Het is gebouwd door de Arnhemse Scheepsbouw Maatschappij in Arnhem.



Het pontje is goedgekeurd voor maximaal 300 voetgangers. Technisch gezien zouden auto's aan boord kunnen rijden, maar dat is niet toegestaan. Het pontje wordt voortgestuwd door twee DAF motoren van ieder 170 pk.

Aan de buitenkant waren de letters “**RIJKSPONT SLUISKIL**” aangebracht. Nadat het pontje in eigendom was overgegaan naar de stichting zijn de letters “RIJKS” verwijderd, zodat er nu aan de zijkant te lezen is “**PONT SLUISKIL**”. De bevestiging voor de originele eerste vier letters is echter nog goed te zien.

De vaartijden van het pontje is aangepast aan de schooltijden, namelijk op maandag t/m vrijdag van 7 tot 10 uur en van 14 tot 17 uur. Op zaterdag en zondag wordt er niet gevaren. Het pontje vaart niet in de zomervakantie en ook niet tijdens de kerstvakantie.







10 Privé veerponten

In dit hoofdstuk vindt u eens een wat andere benadering van een veerpontje. Niet een bepaald pontje in Nederland dat centraal staat, maar een fenomeen waar ik graag bij wililstaan. Dat is de aanwezigheid van privé veerpontjes.

Ja, u leest het goed. Privé. Dat betekent dat het geen openbare pontjes zijn. En meestal gaat het bij deze categorie ook helemaal niet om grote veerponten of veerboten zoals die over de rivieren of naar de Waddeneilanden.

Nederland is nou eenmaal een land van water. Vaarten, kanalen, grachten, en vele andere stromen en stroompjes. Het komt regelmatig voor, dat er ergens een huis staat, waar naartoe geen weg aanwezig is. Een weg is er dan vaak wél aan de andere kant van het water, maar zo'n huis ligt dan midden in een weiland of midden in een natuurgebied. In het stukje hieronder gaan we er een aantal langs. Toch even een waarschuwing vooraf. Als u er zelf ook langs wilt gaan is dat natuurlijk prima. Zolang u maar op de openbare weg blijft. Maar het overvaren met zo'n privé pontje is alleen voorbehouden aan de bewoners of mensen die door deze zijn uitgenodigd.

Kijken mag, aankomen dus niet.



Zuid-Holland

Rondom de Kager Plassen zijn er diverse eilanden. Het dorp Kaag ligt ook op zo'n eiland. Maar wat meer naar het oosten zijn er een paar eilanden waarop alleen een paar boerderijen zijn gelegen. De boer en zijn gezin moeten natuurlijk ook naar de bewoonde wereld kunnen gaan. Daarom zijn er in dit gebied enkele privé veerponten aangelegd. Naar de Aderpolder, naar de Buurtpolder en naar de Zwanburgpolder varen er enkele van deze privé pontjes. Hieronder enkele foto's van deze veerponten.



Huigsloot, Aderpolder. De boer kan met de trekker de pont op naar zijn woning en naar zijn land



Rijpwetering Aderpolder. Je kunt er met de auto naar toe



Huigsloot, Buurtpolder. De brievenbus staat bij de openbare weg

Aalsmeer

In de Westeinder plassen bij Aalsmeer zijn er enkele eilanden waarop een jachthaven is gevestigd. Midden in het dorp vinden we de watersportvereniging Nieuwe Meer. Met een klein pontje kunt u de jachthaven bereiken. En wat meer naar het westen vinden we de Blauwe Beugel en wsv De Residentie. Ook naar deze vaart er een klein pontje. Naar de laatste twee zelfs een bediend pontje, naar de eerste een klein zelfbedienings veerpontje. Hieronder enkele foto's.



*Rijzenhout, Blauwe Beugel.
Een watersporter op weg
naar zijn boot*



Aalsmeer, met een handbediend zelfbedieningspontje kun je overvaren naar de watersportvereniging De Nieuwe Meer

Broek in Waterland

Een wel heel bijzonder fenomeen is de Broekermeerdijk in Broek in Waterland. Over een afstand van slechts 700 meter liggen er ongeveer 30 kleine veerpontjes, allemaal even primitief. De weg Broekermeerdijk ligt aan de zuidkant van het water, aan de noordkant liggen er ca. 30 woonboten. In plaats van één gezamenlijk pontje en een voetpadje achterlangs de woonboten lijkt het beter te zijn dat ieder van deze woonboten een eigen trekpontje heeft. Vanaf de openbare weg kunt u ze allemaal bekijken. U kunt ze ook bekijken op de website pontjes.nl, waar op de subpagina “privé pontjes” er van alle 30 een foto is opgenomen. Hieronder slechts enkele voorbeelden.



Andere privé veerpontjes

Op de website www.pontjes.nl vindt u een overzicht van de privé veerpontjes, voor zover die bij mij bekend zijn. Ik ga er prat op dat ik ze allemaal ken. Toch blijkt er weleens ergens een pontje te liggen dat bij mij nog niet bekend is. Dat kan dan een echt veerpontje zijn, maar ook een privé pontje of een zeer klein (speeltuin)pontje. Weet u van een pontje dat niet op de website **www.pontjes.nl** staat vermeld, dan ben ik blij als u dat aan mij doorgeeft, dan kan ik dat pontje er ook bijzetten. Stuur gerust even een e-mailtje naar info@pontjes.nl.

En voor de zekerheid wordt de basisregel bij de privé pontjes hier nog maar een keer herhaald: kijken mag, aankomen dus niet.





11 Keimpetille

Het komt weleens voor dat er een veerpont wordt vervangen door een brug. Meer verkeer, een snellere oversteek, er zijn soms argumenten om een pont door een brug te vervangen. Dat het ook weleens andersom voorkomt, dat is te zien in Friesland. Ten zuidoosten van Franeker ligt het buurtschap Kingmatille, in de Friese taal Keimpetille genoemd. Dat ligt aan het Van Harinxmakanaal, waarover al sinds 1718 een brug lag. Nabij deze brug was het kleine buurtschap ontstaan. De naam verwijst naar het feit dat de brug (de Tille) lag op het gebied van de state van de familie Kingma.



Kort na de Tweede Wereldoorlog werd het kanaal verbreed. De voorbereidingen dateerden al van 1937, maar als gevolg van de oorlog was de verbreding uitgesteld. Maar uiteindelijk kwam het er in 1946 toch van. Een nieuwe brug op deze plaats was te duur, daarom koos men ervoor om de bestaande brug af te breken en een veerpont in de vaart te brengen. Voor landbouwvoertuigen was er een grote platte pont, voor fietsers en voetgangers een kleine boot. Voor beide was er een kabel die normaal op de bodem van het kanaal lag. Was er verkeer, dan werd de kabel met een lier strak getrokken, en kon de pontbaas de pont met de klos (dus met handkracht) naar de overkant brengen.

De veerbaas, Jacob Petrus, was bekend, en ook wel een beetje berucht. Hij was aangesteld om de pont te bedienen, van 's morgens vroeg tot 's avonds laat. Ja, zo ging dat in die tijd. Maar omdat er niet zoveel verkeer was, en omdat het nou ook weer geen vetpot was, had hij nabij zijn huis dat naast de pont lag, ook nog wat land liggen. Het kon dan gebeuren dat een passagier de bel luidde, maar dat Jacob net bezig was een stukje tuin te bewerken. Eerst even de tuin afmaken; daarna was er ook nog wel tijd voor de pontpassagiers, zo vond Jacob. Die passagiers konden best wel even wachten. Een kwartiertje of zo wachten was niet zo'n probleem, vond hij. Daar zou je tegenwoordig eens mee moeten aankomen.....

In verband met de mogelijkheid van opheffing van de

provinciale brug te Kingmatille,

bij uitvoering van de verbetering van het vaarwater van Leeuwarden naar Harlingen, noodigt het provinciaal bestuur allen, die bij deze brug belang hebben, uit tot een

VERGADERING,

te houden op **Woensdag 31 Maart 1937**, 's voormiddags 10 uur, in café **DE POSTHOORN** te **Dronrijp**, waarin gelegenheid zal worden gegeven hun eventuele bezwaren kenbaar te maken.

Leeuwarden, 24 Maart 1937.

De Gedeputeerde Staten van Friesland,



Maar het ging niet goed met de pont. Veel verkeer was er niet. De provincie (eigenaar van het kanaal) droeg niet bij aan de exploitatiekosten van de veerpont. De drie gemeentes in de omgeving droegen ieder bij. Maar het kostte toch wel een lieve duit. In 1962 werd voorgerekend dat het 12.000 gulden per jaar kostte, een erg hoog bedrag voor de weinige boeren en schoolkinderen die van de pont gebruik maakten. Men ging onderzoeken of de boeren niet van land konden ruilen. En de schoolkinderen die op de fiets naar Franeker gingen, die konden best wel omrijden, zo vond men. En zo kon het gebeuren, dat vanaf 1963 de pont niet meer voer. Met het buurtschap ging het daarna achteruit. Van nog 325 inwoners in 1962 liep het aantal inwoners nog verder terug.



De naam Keimpetille zou in de vergetelheid geraakt zijn, als niet enkele inwoners met het plan kwamen om een fietspont in de vaart te brengen. In de 21^e eeuw was er inmiddels veel meer recreatieverkeer op de fiets gekomen. Een rondje door het Friese land op de fiets was leuk, maar de afstand tussen de bruggen bij Franeker en Dronryp was toch wel erg groot. Drie mensen kwamen in 2006 bij elkaar en begonnen plannen te maken. En van het één komt het ander. Ze onderzochten of het niet mogelijk zou zijn op deze plaats weer een veerpont in de vaart te brengen. En ja, dat bleek mogelijk te zijn. Inmiddels is er een bestuur gekomen en uiteindelijk is op 30 juli 2011 de veerpont in gebruik genomen. Het pontje is bij een



scheepswerf in de buurt gebouwd, namelijk bij Wieger Cocken Jachtbouw in Franeker. Het ontwerp is van Michiel van Brussel Engineering en Sieb Meijer. De elektrische installatie komt van Van der Meer uit Franeker. Het is een pontje van 8,5 meter lang, 3,0 meter breed en met een diepgang van maar 0,80 meter vaart het dankzij twee roerpropellers snel door het van Harinxmakanaal naar de overkant. Op het dak zijn vier zonnepanelen geplaatst waarmee de accu's van de pont kunnen worden opgeladen. En als het nodig is, kan er ook nog 's nachts via walstroom de accu worden bijgeladen.



Per keer kunnen (buiten de corona-pandemie gerekend) 12 voetgangers of fietsers gebruik maken van het pontje. Als eerbetoon aan de bekende schipper die jarenlang de oude pont bediende, is aan de nieuwe veerpont de naam “**Jacob Petrus**” gegeven. De naam is aangebracht aan de zijkant van het pontje.



Op de noordoever is een onderkomen voor de (vrijwillige) schippers gebouwd. Een keukentje, een toilet en een kantoortje staan hen ter beschikking. Het dak met natuurlijke begroeiing vormt een geheel met de dijk zodat het onderkomen niet opvalt in het landschap. Het onderkomen kan worden gebruikt als het niet te druk is. Maar het aantal passagiers dat gebruik maakt van de pont overtreft de eerste verwachtingen, zodat op mooie zomerdagen de schippers er eigenlijk niet eens aan toekomen om uit te rusten in het schippers-onderkomen.





12 Velsen

Veerponten zijn er in verschillende maten. Groot en klein. In andere hoofdstukken staat soms een erg klein pontje in de belangstelling, maar in dit hoofdstuk gaan we naar een autoveerpont, en dan ook tegelijk maar een redelijk grote pont. Namelijk de veerpont in Velsen. Ja, u leest het goed, van Velsen naar Velsen, namelijk van Velsen Zuid naar Velsen Noord.

De plaats Velsen is gelegen aan het Noordzeekanaal. Dat is niet altijd het geval geweest. Vroeger lag Velsen aan het Wijkmeer, dat in open verbinding stond met het IJ, en via de Zuiderzee met de wereldwijde oceanen. Verkeer van zuid naar noord kon gewoon over de weg via het dorp doorrijden. Dat veranderde in 1876, toen het Noordzeekanaal werd gegraven, de verbinding van de havens in Amsterdam naar de Noordzee. Overigens was de wet voor de aanleg van het kanaal al 13 jaar eerder goedgekeurd door de Staten-Generaal. Voor de doorgaande noord-zuid verlopende weg werd er nabij het dorp een draaibrug in het nieuwe kanaal aangelegd. Die brug, die alleen geschikt was voor voetgangers, kwam te liggen in het verlengde van de huidige Meervlietstraat, midden in het centrum van Velsen. Voor het weinige rijdend verkeer (koetsen en handkarren) kwam er naast de brug een veerpont te liggen. Rondwegen, tunnels en filemeldingen waren in die tijd nog onbekende begrippen. Even verder naar het westen kwam er een draaibrug in de in 1867 al aangelegde spoorlijn van Haarlem naar Alkmaar.

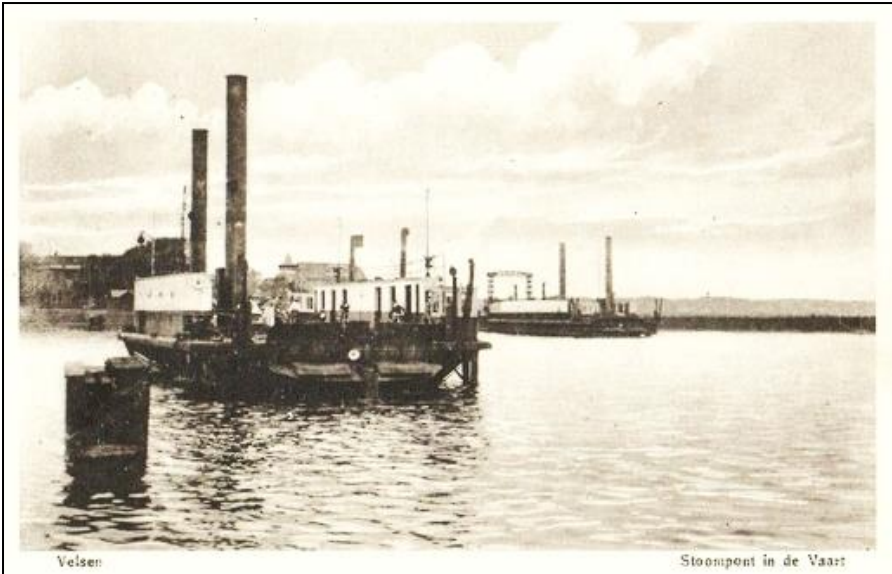


Bij de onderhandelingen over het doorsteken van de langtong werd door de gemeente Velsen bij de kanaalmaatschappij bedongen, dat de veerpont en de brug tolvrij zouden zijn. In 1882 nam de staat der Nederlanden de rechten over van de kanaal-maatschappij, waarbij de tol vrijheid ook door de staat werd gerespecteerd. Die tol vrijheid geldt tegenwoordig nog steeds (gedeeltelijk). Voetgangers en fietsers kunnen nog steeds kosteloos overvaren. Voor auto's moet tegenwoordig een vergoeding voor het overvaren worden betaald.



Een brug is een obstakel voor de scheepvaart. Het gebeurde weleens dat schepen tegen de brug aan voeren als deze niet op tijd werd geopend. De drukker wordende scheepvaart vroeg om andere maatregelen. Daarom werd in 1900 besloten dat de brug weg moest. Voor voertuigen en voor voetgangers werden er twee veerpont in dienst gesteld. Het waren allebei een raderstoompont

De “**Kennemerland**” en de “**Velsen**” werden afgeleverd. De ingebruikname van deze veerponten zorgde voor nogal wat problemen. Het zouden vrijvarende veerponten moeten zijn. Maar bij de proefvaarten bleek dat die techniek toen nog te hoog gegrepen was.



Velsen:

Stoompont in de Vaart

De pont was maar moeilijk op de juiste koers te houden. De proefvaarten duurden twee jaar en in 1902 werd besloten om een ketting van de ene naar de andere oever aan te brengen, waarlangs de raderstoomponten konden worden geleid. Nog meer proefvaarten, aanpassingen, veranderingen en testen waren nodig, zodat het tot 1906 duurde voordat de ponten definitief in gebruik konden worden genomen en dat de brug kon worden weggehaald. Later, in 1928 kwam er nog een derde stoompont, de "Wijkerog".



STOOMPONTVEER OVER HET NOORDZEEKANAAL. VELSEN.



Maar ook kettingponten geven overlast voor de scheepvaart. Als de pont gaat varen wordt de ketting strak getrokken en is er op dat moment een volledige blokkade voor de scheepvaart. De technische ontwikkelingen gingen verder, en zo kon het gebeuren dat er kort voor de Tweede Wereldoorlog een vrijvarende veerpont in dienst werd gesteld. De laatste kettingpont kon net voor het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog worden afgevoerd. Overigens mag worden vermeld dat de vrijvarende veerponten die toen in dienst gesteld werden van hetzelfde type waren als de veerponten van de twee andere pont-verbindingen over het Noordzeekanaal, namelijk bij Spaarndam en bij de Hembrug. De veerponten uit de jaren '30 zijn tot in 1921 nog in de vaart, vaak met grote problemen. Met name in Velsen komen die problemen dan nadrukkelijk aan het licht. Als er bij één van de drie verbindingen over het kanaal er een veerpont defect raakt, dan moet de spitspont van Velsen uitwijken naar die andere pont. De spitsdienst wordt dan opgeheven, waarmee de 10-minuten dienst wordt uitgedund naar een 20-minuten dienst.

Even terug naar de jaren rond de Tweede Wereldoorlog. Hierboven noemden we de toename van de scheepvaart die reden was voor het vervangen van de brug door veerponten. Maar na de Tweede Wereldoorlog nam ook het autoverkeer toe. Zo veel, dat er in de jaren vijftig flinke wachttijden bij de veerpont optraden van soms wel meer dan een uur. Het drukke autoverkeer gaf natuurlijk ook een grote druk op de smalle straatjes van het dorp Velsen, de noord-zuid verbinding liep nog steeds dwars door het dorp via de Meervlietstraat. De aanleg van de Velsertunnel in 1957 verlichtte de druk op de veerpont aanzienlijk. Die aanleg had nog een neveneffect. Want die Velsertunnel was niet alleen voor auto's, maar ook voor de trein gemaakt. De spoorbrug, ongeveer een kilometer ten westen van het dorp Velsen gelegen, werd afgebroken. De ontstane ruimte kon goed worden gebruikt voor de veerpont, zodat deze in die jaren kon worden verlegd naar de huidige locatie aan het pontplein. Het voetveer van Donkersloot (foto hieronder) dat bij de spoorbrug over het kanaal voer werd daarbij opgeheven.





Zoals hierboven al werd vermeld was na een korte beginperiode de Staat der Nederlanden de eigenaar van het Noordzeekanaal. De exploitatie van de veerponten werd daarom altijd uitgevoerd door Rijkswaterstaat. Maar de privatiseringsgolf sloeg ook toe bij de veerponten. In de jaren '90 werd de exploitatie overgedragen aan de NACO (de busmaatschappij die in de regio de busdiensten verzorgde), later overgenomen door de NZH, in 1999



overgegaan in Connexxion. In 2013 is Connexxion gestopt met de exploitatie en vanaf dat jaar worden de diensten uitgevoerd door het GVB, de maatschappij die het openbaar vervoer in de gemeente Amsterdam verzorgt.

Hierboven is het al genoemd. De huidige veerponten dateren uit de jaren '30 van de vorige eeuw. Meer dan 80 jaar oud dus. Inmiddels heeft men besloten om alle veerponten over het Noordzeekanaal te gaan vervangen. Over een periode van 3 jaar worden vijf nieuwe veerponten aangeschaft. De eerste is in de loop van mei 2021 afgeleverd en is, na een lange testperiode op 16 augustus 2021 in de dagelijkse vaart gekomen. De tweede veerpont is eind augustus te water gelaten en was in september al in dienst. De nieuwe veerponten zijn volledig elektrisch. Tijdens het halteren aan de oever is er een special verbinding aangelegd waarmee de accu's van de veerpont kunnen worden opgeladen. In totaal komen er vijf nieuwe ponten. Eén in Hembrug, één in Spaarndam, twee in Velsen en een vijfde zal fungeren als reserve voor als één van de andere defect of in onderhoud is. De nieuwe veerponten hebben een capaciteit van 4 vrachtwagens of 20 personenauto's en 400 reizigers eventueel met fiets. De ruimte voor fietsers is snel aan te passen aan eventuele drukte. Een hek in de lengterichting van de pont kan in dwarsrichting van de pont worden verschoven, waarmee het aantal auto's minder, maar het aantal fietsers meer kan worden.



De namen van de nieuwe veerponten zijn niet erg fantasierijk. De eerste pont kreeg de naam **“NZK Pont 100”**, de volgende **“NZK Pont 101”** en de daaropvolgende zullen waarschijnlijk **“NZK Pont 102”** t/m **“NZK Pont 104”** gaan heten. Wie het een mooie naam vindt mag het zeggen, maar zelf kan ik deze naamgeving niet erg waarderen. Er zullen

vast betere en fantasievollere namen te bedenken zijn geweest voor deze prachtige nieuwe veerponten. Maar dat er met het afschaffen van de oude, lawaaierige, stinkende dieselveerponten en de ingebruikname van de nieuwe, fluisterstille, elektrische veerponten een nieuw tijdperk in Velsen is aangebroken, dat moge duidelijk zijn.



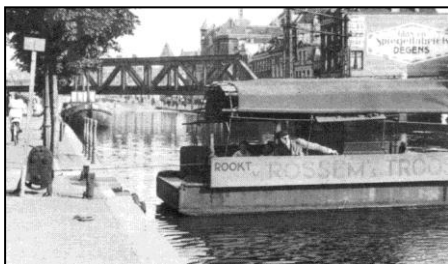


haarlem.nl

Spaarneveer

13 Haarlem

In vele steden voeren er vroeger veerpontjes over de stadsgrachten en waterlopen. In Amsterdam over het Rokin, in Utrecht over de Catharijnesingel, in Rotterdam over de Rotte, en zo waren er vele kleine stadspontjes. Van de laatste zien we hieronder een foto uit 1938. Het is het pontje over de Rotte in het centrum van Rotterdam. Een kabel is er over het water gespannen, links zien we de lier waarmee deze wordt strak getrokken. De veerman trekt met de klos het pontje vooruit. Beelden uit een verleden, zoals we ze tegenwoordig niet meer kunnen zien.



Toch komen de stadspontjes ook tegenwoordig weer voor. We gaan daarvoor in dit hoofdstuk naar de stad Haarlem. Het Spaarne loopt van zuid naar noord door deze stad. Over deze rivier zijn er natuurlijk diverse bruggen te vinden, maar in het zuiden van de stad is er een afstand tussen twee bruggen die nogal groot is. De afstand tussen de Schouwbroekerbrug en de Buitenrustbrug is toch bijna 2 kilometer. Al in 1987 schreef de gemeente in het verkeerscirculatieplan dat er een pontje zou moeten komen. Ook de Fietzersbond deed mee en schakelde haar invloed in om het pontje in het stimuleringsprogramma van de provincie Noord-Holland te krijgen, getiteld "Impuls Fiets 2008-2012". En zo kon het gebeuren dat rond 2010 de gemeente Haarlem besloot om halverwege, bij de Belgiëlaan en de Spaarnelaan, een veerpont in dienst te stellen. In de loop van 2009 nam de gemeenteraad het voorstel van B&W over. Het pontje werd besteld bij de Haarlemse scheepswerf "De Chinook" en als alle plannen zouden worden uitgevoerd, dan zou het pontje in het voorjaar van 2010 in de vaart gebracht kunnen worden.



Zoals wel bij meer projecten gebeurt, kwamen er ook bij dit project bezwaren. Bezwaren van buurtbewoners, die bang waren dat de rust in hun straat verstoord zou worden door knetterende brommers, joelende kinderen en rondhangende jongeren. Ze spanden een rechtszaak aan. Men ging zelfs door tot bij de hoge raad, en pas in 2012 sprak de hoge raad zich uit. De veerpont mocht worden aangelegd, met de beperking, dat de pont niet gebruikt zou mogen worden door bromfietsen. Die maken immers teveel lawaai. In die zin werd dus tegemoetgekomen aan de eisen van de buurtbewoners. Dus kon in 2012 de bouw beginnen, en op 29 juni van dat jaar kon het pontje met enige feestelijkheden in het water worden gelaten. Hierboven zien we een foto van de doop waarbij een fles spiritueel vocht tegen het pontje wordt geslagen en rechts zien we een foto van de tewaterlating.



Toch ging het nog niet zo vlot. Het pontje lag dan wel in het water, maar een pontje heeft ook een motor nodig. En die kon pas eind augustus worden geleverd. Ach, een maand extra wachten kon er ook nog wel bij, en zo kon het gebeuren dat de veerpont, het “**Spaarneveer**” op donderdag 30 augustus 2012 op 14:30 uur feestelijk in gebruik kon worden genomen. De veerpont wordt bemand door “medewerkers van Spaarnelanden, die zijn opgeleid door de Havendienst en de Vrienden van het Pontje Cruquius”, zo schreef het Haarlems Dagblad in die week.



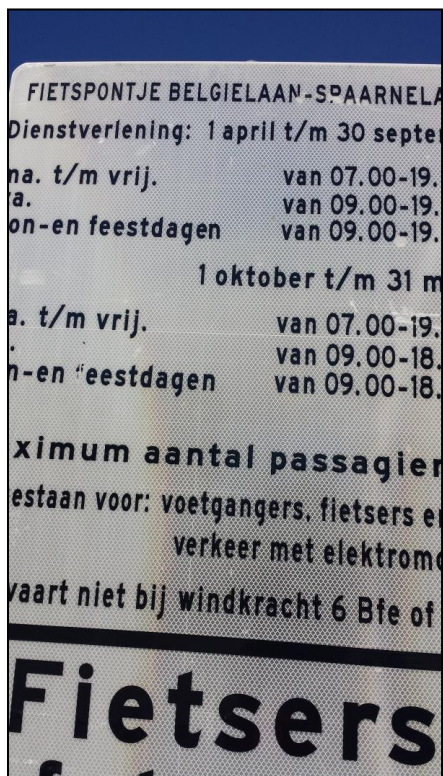
Dat de veerpont direct in een behoefte voorziet, bleek al snel. In de eerste week werden er op één dag, de dinsdag 4 september, al 800 fietsers overgezet en ook in de daaropvolgende weken bleek dat het pontje in een behoefte voorziet.

Het pontje voer normalerwijze dagelijks, op ma-vr van 7-19 uur, op zaterdag vanaf 8 uur en op zondag vanaf 9 uur. In 2020 is daar een inperking op gekomen, zie verderop.

Achteraf gezien was niet iedereen gelukkig met het pontje. Dat had dan te maken met de kosten ervan. De kosten bleken toch wel hoger te liggen dan men in eerste instantie had begroot. Naar men zegt liepen de kosten op tot ongeveer een half miljoen euro. Of dat door de diverse extra rechtszaken kwam of door andere oorzaken is (mij) niet bekend. Feit is wel, dat er in het begin toch wel wat problemen waren. Zo bleek het pontje meer gevoelig te zijn voor zijwind dan men van tevoren had bedacht. Om die reden moest het na een maand toch weer terug naar de scheepswerf, waar een kiel onder het pontje werd aangebracht. Door die kiel zou het pontje minder gevoelig worden voor zijwind en dus beter koers kunnen houden tussen de twee oevers.

Overigens moest het pontje in de eerste jaren vaker uit de vaart genomen worden wegens storingen. Op 12 februari 2012 bleek het pontje stuurloos rond te dobberen bij de Schouwbroekerbrug, ongeveer een kilometer vanaf de normale ligplaats. Defect aan de motor, een steen die tegen een schroef was gekomen, een gebroken aandrijfjas, defecte accu, een kapotte oprijklep, diverse oorzaken werden in de krantenberichten genoemd als het pontje weer eens buiten dienst moest zijn.





Toch was het niet alleen maar kommer en kwel. Op 25 augustus 2015 (dus na drie jaar) meldde de krant dat inmiddels 750.000 passagiers waren overgezet. En in een ingezonden brief in de Telegraaf meldde een scholier dat zij 3 jaar lang een tijdswinst had behaald van 5 minuten maal 1200 overvaarten, dus je kunt uitrekenen dat zij 100 uur had bespaard.

De overtocht met het pontje is gratis. Maar in 2014 besloten de vrijwilligers die de pont besturen om een “goede doelen pot” neer te zetten. Na een jaar tijd kon uit deze pot een donatie worden gedaan aan de Haarlemse voedselbank van ruim 1200 euro.

In november 2019 mocht het Haarlems Weekblad schrijven dat in die maand de 2 miljoenste passagier de oversteek had gemaakt. In die tijd had de pont al

zo'n 24.000 kilometer afgelegd, dat is toch ruim de halve wereld rond. Het aantal passagiers komt dus uit op ongeveer 300.000 personen per jaar. En dat is voor een veerpont, ook vergeleken met andere fietserspontjes toch een behoorlijk aantal. Er zijn veel scholieren die gebruik maken van de pont, maar uiteraard ook vele recreatieve fietsers of mensen die de pont gebruiken voor boodschappen of andere zaken.

In maart 2020 moest vanwege het corona-virus worden besloten om het veer tijdelijk stil te leggen. Veel van de vrijwilligers op de pont behoren tot de risicogroep wat betreft leeftijd. Maar op 22 juni kon toch weer worden besloten om het pontje, zij het dan in een kortere tijdsperiode, weer in de vaart te brengen. Het voer in eerste instantie alleen van 9:00 tot 15:00 uur, maar beter wat dan niets. Later is de vaartijd gelukkig weer uitgebreid.





La Kermesse
op succes

grip op
succes

EL POPO

BOORTH 13 - 0274-61980 - WWW.ELPOPO.NL

Heeft u iets
te vertellen?
Neem hier
uw folder
mee.

STOKVIS

14 Deventer

Vele mensen zullen het pontje in Deventer kennen. Het lijkt alsof het er altijd al geweest is, alsof het een zeer oud pontje is. Deventer, een stad uit de Hanze-tijd, het pontje zal ook wel zo oud zijn, zou je denken. Toch is dat niet het geval.

Deventer is natuurlijk een zeer oude stad, gelegen aan de IJssel. Het was in de veertiende eeuw al een Hanzestad, er werd handel gevoerd met steden rond de Oostzee en het noorden van Duitsland. Het was een belangrijke stad. In noord-zuid richting waren er goede mogelijkheden voor transport. Dat ging over de rivier de IJssel. Maar deze rivier vormde een barrière in het oost-west verkeer, en al heel lang geleden, meer dan vier eeuwen, was er sprake van een schipbrug. Dat is een drijvende brug bestaande uit een aantal pontons. Als er dan een schip wil passeren, dan worden deze pontons weggevoerd, zodat de scheepvaart kan passeren.



Een aantal van dergelijke schipbruggen vinden we heden ten dage nog terug over het Noord Hollands kanaal tussen Alkmaar en Den Helder.

Deze schipbrug was, na vernielingen en herstel in de Tweede Wereldoorlog, nog aanwezig tot in 1948. In dat jaar werd er ten zuiden van de stad een nieuwe brug over de IJssel in gebruik genomen. Voor het autoverkeer een uitkomst. De auto's hoefden nu niet meer de oude binnenstad van Deventer te passeren. Maar omdat het voor fietsers en voetgangers nu een stuk langer zou zijn om de stad te bereiken, werd er in dat jaar een pontje in dienst gesteld.



Het pontje voorziet in een behoefte. Parkeren in de binnenstad is moeilijk, en veel mensen die met de auto naar Deventer gaan, zeker zij die vanuit westelijke richting de stad benaderen, maken gebruik van het pontje. Naast de pont is er een groot parkeerterrein aangelegd, en uw auteur weet uit eigen ervaring, dat zelfs dat grote parkeerterrein op drukke dagen nog te klein is; het is moeilijk een parkeerplekje te vinden. Na het overvaren kom je eigenlijk midden in de Deventer binnenstad uit, waar je te voet gemakkelijk het centrumgebied kunt bereiken.

De rederij die het pontje exploiteert, rederij Thuishaven, voert naast het pontje ook rondvaarten uit. Motorschip “**Carpe Diem**” is daarbij het vlaggenschip van deze maatschappij. Maar daarnaast zijn er ook diverse andere rondvaartboten in de vloot of waren in de vloot aanwezig.



Voor de veerdienst zijn er twee boten in dienst. De “**Stokvis**” (zie vorige bladzijde) is een moderne veerboot, gebouwd in 1998 bij botenbouw Tukker in Gorinchem. Met een lengte van 14.84 meter kan deze boot in normale omstandigheden 70 passagiers vervoeren. In de jaren toen corona heerste was dat aantal wat beperkter.



Naast deze veerpont is er nog een reserveboot aanwezig, de “**IJssel**” (zie foto hierboven). Dat is al een heel oude boot. Voor zover mij bekend is deze gebouwd in 1929, de werf is mij onbekend. In eerste instantie heeft deze boot gevaren in Arnhem. Later is deze veerboot naar Deventer gekomen. Tot 1998 was deze normaal in de vaart. Vanaf dat jaar fungeert deze veerpont de “**IJssel**” als reserve. Zeker op drukke dagen, als het aantal passagiers vanwege de corona richtlijnen niet al te groot mag worden, doet deze pont nog goed dienst als tweede veerpont.

De exploitatie van een veerpont kost natuurlijk geld. Geld dat deels wordt verkregen door de verkoop van veerkaartjes. Maar dat is niet genoeg. De gemeente Deventer subsidieert de veerdienst dus met een bedrag van rond de € 80.000,-. De gemeente heeft aangegeven deze subsidie te willen verminderen. Een andere exploitant heeft aangegeven voor een lager bedrag mogelijkheden te zien om de veerpont in exploitatie te nemen. Rederij Thuishaven heeft nu aangegeven dat met een lager subsidiebedrag het toch mogelijk zou zijn om met een nieuw te bouwen elektrisch pontje de dienst voort te zetten. Die nieuwe veerpont, de **“Stad Deventer E”** is op 5 maart 2021 in de vaart gekomen.

Hoe de discussie zal eindigen is op dit moment nog niet bekend. We zullen de kranten goed in de gaten houden om te bezien hoe de toekomst van het Deventer pontje eruit zal zien. Maar met een pontje zullen we zeker nog jaren in Deventer kunnen overvaren.



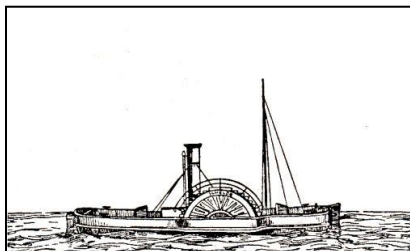
Op deze bladzijde nog twee foto's van de nieuwste veerboot, de "**Stad Deventer E**", een elektrische veerpont.





15 Vlissingen - Breskens

De benaming “pontje” is in dit hoofdstuk misschien niet zo goed gekozen. Het gaat hier 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 vanuit het zuiden over land te bereiken. De rest van de provincie bestond uit eilanden die alleen over water te bereiken waren.

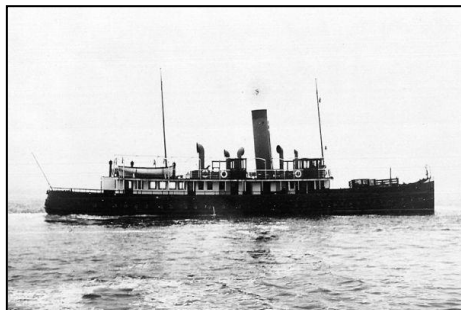


Tussen Vlissingen en Breskens voer al in 1828 een houten stoomraderboot “**de Schelde**” (tekening hiernaast). De veerdienst met deze boot van net 20 meter lang werd door particulieren uitgevoerd. Wat later werd de veerdienst overgenomen door de provincie Zeeland, en zo ontstond in 1866 de maatschappij de “Provinciale

Stoomboot Diensten in Zeeland”. 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, de zogenaamde prinsesseboten. Ze hadden alle drie 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. Hieronder een foto van de veerboot "**Prins Willem-Alexander**".



Het einde van de veerdienst leek te komen toen er na jarenlange 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 doorgemaakt en kwam er een tunnel tussen Ellewoutsdijk op Zuid-Beveland en Terneuzen in Zeeuws-Vlaanderen. De beide autoveerponten over de Westerschelde (Vlissingen-Breskens en Kruiningen-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 de 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 uit de laatste berichten blijkt dat dit plan toch geen doorgang zal 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.







16 Nessersluis – Nes a/d Amstel

In dit hoofdstuk gaan we met het pontje naar Nessersluis. Daar vaart een oud pontje, dat kortgeleden vernieuwd is. Oud, omdat er al jaren op deze plek een pontje is gelegen. De verbinding bestaat al sinds 1819. Het vormde toen de enige verbinding vanuit de Vinkeveense polder richting Amstelveen. Deze polder grenst aan de noordkant aan het kleine riviertje de Waver, en aan de noordwestkant grenst deze aan de Amstel. Op de plaats waar beide rivieren samenkomen om verder via Amstelveen naar Amsterdam te stromen, werd in genoemd jaar een veerpont over de Amstel in de vaart gebracht. Voor boeren uit de polder een goede mogelijkheid om met hun waren naar de markt in Amstelveen te gaan.



In 1911 werd vlakbij het pontje, dus bij het samenvloeien van Waver en Amstel, het fort Nessersluis gebouwd. Dat, in het kader van de forten, die als verdediging van de grote stad Amsterdam in een ruime ring om de stad werden gebouwd. Dat kwam goed uit voor het pontje. De militairen die in het fort waren gelegerd

hadden natuurlijk weleens verlof en konden dan van het pontje gebruik maken om naar de bewoonde wereld te komen.

Het pontje is een kabelveerpont. Dat houdt in dat, er een kabel van oever naar oever is gespannen. Als er geen passagiers voor de pont zijn, dan ligt de kabel op de bodem van de rivier de Amstel. Wil iemand overvaren, dan wordt eerst met een lier de kabel strak getrokken; deze hangt dan boven het wateroppervlakte.



De pont heeft een motor, waarmee deze zichzelf langs de kabel naar de andere kant trekt. Vroeger werd de lier met de hand bediend, maar tegenwoordig gebeurt het met een druk op de knop en een elektromotor. Datzelfde geldt voor het pontje. In het begin werd dat met handkracht langs de kabel voortbewogen, maar later kwam er een dieselmotor op de pont die voor de aandrijving zorgt.



Toen in de 20^e eeuw de automobiel op de weg kwam, veranderde het vervoer en werd het meer en meer een auto veerpont. De laatste jaren van de vorige eeuw en begin van deze eeuw werd er druk gebruik gemaakt van automobilisten die de files op de A2 richting Amsterdam probeerden te vermijden, en dan via Vinkeveen en Nessersluis via het pontje een in tijd kortere verbinding met de regio Amsterdam kregen.



In de tweede decade van deze eeuw veranderde het gebruik van het pontje. De A2 werd flink verbreed, zodat de hierboven genoemde files niet meer zo vaak optreden. Daarnaast is er enkele jaren geleden ook nog eens een aquaduct in de oost-west verlopende provinciale weg N201 (Vinkeveen-Aalsmeer-Haarlem) aangelegd. Dat verbeterde de moeizame verbinding dwars door Uithoorn flink. Bovendien is het aquaduct flink noordelijk ten opzichte van Uithoorn gelegen, best wel dicht bij de plek waar het pontje nog iedere dag heen en weer gaat. En dat heeft natuurlijk effect op het aantal auto's dat van de veerpont gebruik wil maken.

In de gemeenteraad van De Ronde Venen, waar Nessersluis onder valt, is lang gedebatteerd over de toekomst van het pontje. De oude veerboot dateerde uit ongeveer 1975 en er was hard onderhoud nodig. Niet alleen maar een likje verf en een boutje aandraaien, maar groot onderhoud. Dat zou flink in de papieren gaan lopen. Diverse alternatieven zijn de revue gepasseerd. Opknappen van de oude veerpont (geschatte kosten € 272.500), nieuwe autoveerpont (geschatte kosten € 485.000), vervanging door een fietspontje, helemaal opheffen van de veerpont. Zelfs een tijdelijke fiets-voetbrug bij renovatie (kosten € 75.000) is ter tafel geweest. Bij een nieuwe pont moest er ook nog eens een besluit worden genomen over de aandrijving. Een dieselmotor (zoals tot nu toe gebruikelijk) of een elektromotor, die duurder in aanschaf zou zijn, maar weer minder onderhoud zou vergen.



Uiteindelijk besloot het gemeentebestuur van de gemeente De Ronde Venen om de pont te vervangen door een nieuw te bouwen elektrische veerpont. Een elektromotor brengt nu de trekkracht over op de kabel, die net als voorheen over de Amstel is gespannen. De motor wordt met accu's gevoed, accu's die in de nacht met walstroom worden opgeladen. Dat hoeft alleen maar 's nachts, met een nachtle laden kan de pont verder de hele dag heen en weer varen.



De pont is gebouwd bij scheepswerf Scheepswerf Kooiman Hoebee in Dordrecht. De kosten zijn flink hoger geworden dan in eerste instantie was berekend. Uiteindelijk kwam men, voor de pont en voor aanpassingen aan de oevers, uit op ca. € 900.000. Per jaar maken ruim 25.000 auto's, 50.000 fietsers en ruim 8.000

voetgangers gebruik van de veerpont. Op donderdag 29 april 2021 is de veerpont (vanwege corona-maatregelen met weinig feestelijkheden) officieel in gebruik genomen door wethouder Cees van Uden, in aanwezigheid van enkele buurtbewoners en pontbaas John van Schaik. Met de nieuwe veerpont kan deze verbinding weer jaren vooruit en kan nog vele tochtjes heen en weer maken.





Hierboven een foto van de pont aan de wal in Nessersluis. De gangboorden zijn bij deze veerpont tamelijk hoog. De kabel (zichtbaar links op de foto) loopt vanaf het windwerk (helemaal links, groen) via dat gangboord van de pont naar de andere oever.





17 Heerewaarden – Litse Ham

In dit hoofdstuk gaan we naar Heerewaarden, gelegen aan de rivier de Maas ongeveer op het punt waar de strook land tussen Maas en Waal het smalste is. Ten zuiden van Tiel, ten westen van Lith, ten oosten van Zaltbommel. In Heerewaarden was er vroeger een veerpont die een verbinding gaf naar het gebied in Noord-Brabant aan de zuidkant van de Maas. Het was een voetveer. In een document uit 1917 wordt het genoemd als een veer waarbij twee roeiboten aanwezig waren, één voor 15 personen en één voor 10 personen. Hiernaast zien we een foto van het roeibootveer, het jaartal van deze ansichtkaart is ongeveer het jaar 1906.



Later zal de roeiboot wel door een motorveerboot zijn vervangen. De ansichtkaart uit 1935 die hieronder is afgedrukt laat een motorbootje zien dat aan de veerstoeep ligt afgemeerd.

Zoals het met veel veren verging, ook dit veer werd in de loop der jaren opgeheven. Te weinig klandizie, omrijden met de auto was sneller, de moderne wereld ging voorbij aan de kleine veerponten die successievelijk werden opgeheven. Wanneer het veer in Heerewaarden is opgeheven is mij niet bekend, maar het zal ergens in de jaren '60 of '70 van de vorige eeuw zijn geweest.



Rond 2005 kwam er een initiatief van Don Elsmann. Hij had een bewogen leven achter de rug, had gevaren op de grote vaart, op sleepboten en op olietankers, en was neergestreken in Heerewaarden waar hij uitbater werd van het restaurant 't Oude Veerhuis, gelegen in de Veerstraat nabij de oude veerstoep. Hij had het eigendom verkregen van een oude boot en wilde daarmee een nieuwe verbinding opzetten tussen Heerewaarden en de Brabantse oever. Aan die zuidoever was in de loop der jaren veel veranderd. Door zandwinning was een binnenbocht van de rivier de Maas veranderd in water, waar, na stopzetting van de zandwinning, een recreatieterrein was ontstaan. Met de verkregen boot zette Elsmann een toeristische veerpont op van Heerewaarden naar de Lithse Ham.



Helaas kreeg hij in de opvolgende jaren te maken met diverse problemen. Vlakbij de veerstoep in Heerewaarden was een scheepswerf gelegen. Deze had, naar achteraf bleek illegaal, een deel van de veerstoep gebruikt om er een kademuur, parkeerterrein en werklocatie voor de scheepswerf van te maken. Door Elsmann

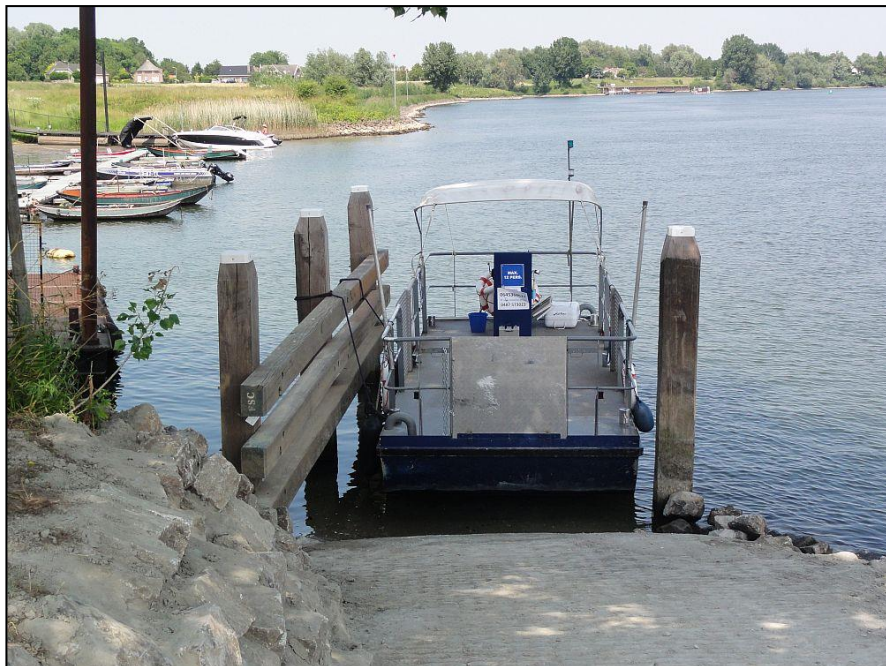
zijn tot hoog in de rechterlijke macht processen gevoerd om een fatsoenlijke veerstoep te verkrijgen. In de eerste jaren was het wegens gebrek aan een veerstoep in het dorp noodzakelijk om de verbinding te onderhouden vanaf de net ten zuiden van Heerewaarden gelegen camping.



De foto hierboven toont de veerboot in de monding van de jachthaven nabij deze camping. Omdat fietsers en andere passagiers van de veerpont over het campingterrein moesten gaan om de pont te bereiken, gaf dat weerstand van de campingbewoners. Reden om de veerpont rond 2010 stop te zetten. De procedures om een fatsoenlijke veerstoep midden in het dorp te herkrijgen liepen nog, het bleek niet mogelijk de veerdienst te onderhouden.



Gelukkig kon er na enkele jaren toch een, zij het in eerste instantie nog wat provisorische, veersteiger aan te leggen. In 2013 werd een ander veerpontje verkregen, en vanaf dat jaar vaart dit pontje vanaf de oude veerstoep midden in het dorp naar de Lithse Ham. In 2015 kon de krant vermelden dat er een begin gemaakt was met een nieuwe veerstoep naar het voetveer. Met grastegels werd de nieuwe veerstoep goed begaanbaar gemaakt.



Het pontje vaart alleen in de zomermaanden. Vanaf Pasen tot half juni alleen op zaterdag en zondag, dan tot half september dagelijks en daarna nog een maand ook weer alleen op zaterdag en zondag.

Het pontje kan goed worden gebruikt in een leuke fietsroute. Vanaf Tiel naar Varik over de Waaldijk, daar overvaren met de veerpont van Uiterwaarde naar Heerwaarden, even doorfietsen naar het dorp en overvaren naar de Lithse Ham. Over de Maasdijk naar Lith, waar het autoveer kan worden genomen en van Lith over Alphen en Dreumel naar Wamel, waar de Pomona kan worden genomen om weer naar Tiel terug te varen. Voorwaar een aangename fietstocht met vier veerponten, een echt “rondje met een pontje”.





18 Gorinchem

De veerpont van Gorinchem is al erg oud. Al bijna 700 jaar. Eigenlijk moeten we spreken van de veerponten (meervoud) van Gorinchem. Want er varen veren naar verschillende plaatsen. Wanneer het precies is begonnen is niet bekend, maar er is al een vermelding over een veerrecht uit 1329. En een paar jaar eerder was er al sprake van verdragen, in dit geval met de plaats Sleeuwijk aan de andere kant van de Boven-Merwede. Die afspraken gingen erover dat alleen diegene die het veerrecht had een veerpont mocht exploiteren; voor anderen was dat verboden.



Het veer naar Sleeuwijk was een belangrijk veer. Het lag in een doorgaande route. De belangrijke nationale weg van Amsterdam en Utrecht naar Breda en verder naar Brussel passeerde dit veer. Het was er druk. Zo druk, dat er in 1845 een nieuwe aanlegplaats moest worden aangelegd, net buiten de Waterpoort. Ook vandaag de dag kunnen we vertrekplaats van de veerponten daar nog terugvinden. Er ging (en gaat nog steeds) een veerpont naar Sleeuwijk en een veerpont naar Woudrichem. Wagens, en later auto's moesten zich door de smalle straten van de stad wringen. Het was op een gegeven moment zo druk en ook al omdat de wagens hoger werden, dat de waterpoort, die in 1642 was gebouwd werd gesloopt.



Even na de Tweede Wereldoorlog was het gedaan met de drukte. In 1961 werd een hoge brug in de autosnelweg A2 aangelegd, en vanaf dat moment was het gedaan met de veerpont naar Sleeuwijk. Alleen de particuliere veerpont van Gorinchem naar Woudrichem bleef nog bestaan. Die naar Sleeuwijk werd opgeheven.

Maar het tij keerde. Vond iedereen in de jaren '60 en '70 het beter dat die ouderwetse veerponten maar zouden verdwijnen, in de jaren '90 dacht men daar anders over. In 1994 kwam de kentering. De particuliere veerpont naar Woudrichem ging over in handen van de gemeente Gorinchem, en vanuit Gorinchem werd er weer er opnieuw een veerpont naar Sleeuwijk in dienst gesteld. Ditmaal een fiets-/voetveer. Voor auto's was er geen noodzaak meer; zij konden immers over de brug rijden.



Eigenlijk was het maar een tijdelijke proef. Omdat de verkeersbrug in de A2 enkele weken werd afgesloten kwam er een pont naar Sleeuwijk. En die voldeed blijkbaar zo goed, dat deze is gebleven.

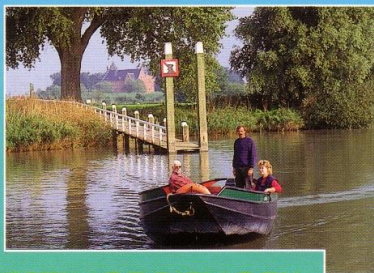
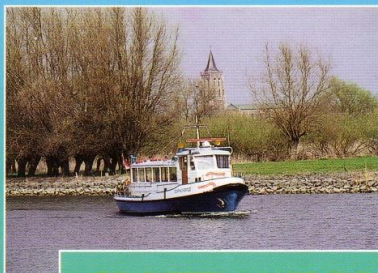
De veerboten van de maatschappij zijn inmiddels wel aangepast. In 2000 kwam de veerboot “**Gorinchem VIII**” (foto vorige bladzijde) in dienst die nu op de verbinding naar Woudrichem wordt ingezet. En in 2005, 2009 en 2012 kwamen respectievelijk de “**Gorinchem IX**”, “**Gorinchem X**” en “**Gorinchem XI**” in dienst. De IX wordt ingezet als watertaxi, en de X en de XI varen tegenwoordig op en neer op de relatie Gorinchem-Sleeuwijk en op Gorinchem-Werkendam-Hardinxveld.



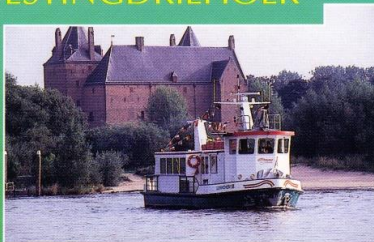
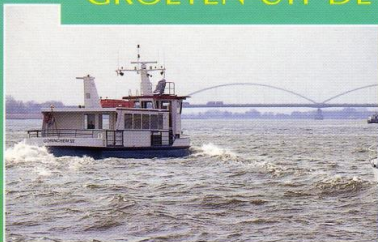
Een aantal boten heeft nog een bijzonderheid. De gemeente is ook aangewezen als hulpdienst bij branden op de schepen die op de rivier varen. Zo werd de “**Gorinchem VI**” halverwege de jaren '90 uitgerust met brandblusappa-ratuur. En datzelfde gebeurde met de “**Gorinchem X**” die in 2009 in dienst kwam. Als er ergens op een schip brand uitbreekt dan wordt één van de andere reserveschepen ingezet als veerdienst en gaan de genoemde veerponten aan het werk om de brand te blussen.



De laatste jaren is de veerdienst van Gorinchem nog uitgebreid. In 2010 werd samengegaan met de veerdienst Aalst-Veen, die enkele kilometers ten zuiden van Gorinchem over de Afgedamde Maas vaart. En rond dezelfde tijd werd ook de veerdienst Brakel-Herwijnen aan de lijst toegevoegd. Bij beide veerdiensten is inmiddels ook een nieuwe veerpont in gebruik genomen, zodat we de veerdienst Riveer, zoals de veerdienst tegenwoordig heet, als een moderne veerdienst mogen bestempelen.



GROETEN UIT DE VESTINGDRIEHOEK



19 Tot slot

Aan alles komt een eind. Ook aan dit boekje. Niet alle pontjes konden worden beschreven. Als uw interesse in veerponten met dit boekje is gewekt of versterkt, dan ben ik blij. Hebt u nog meer interesse in pontjes? Kijk dan gerust nog eens zo nu en dan op de website "www.pontjes.nl". Op die website staan alle veerponten in Nederland vermeld, met gegevens van de locatie, de exploitant, vaartijden, alle veerboten/veerponten en verder ook wat geschiedenis. Zowel de hedendaagse veerponten staan op deze website, als ook historische pontjes die in de vorige eeuw hebben gevaren.

Als er nieuws is over gebeurtenissen met veerponten in Nederland, dan wordt dat altijd prominent op de voorpagina van deze website genoemd. Zo nu en dan worden de nieuwsfeiten via een **nieuwsbulletin** verspreid. U kunt door het achterlaten van uw mailadres een abonnement nemen op dit nieuwsbulletin. Als er weer een nieuw bulletin verschijnt, dan krijgt u daarvan automatisch bericht.

Naast het verstrekken van gegevens van de veerponten in Nederland hoop ik nog een lange tijd te kunnen doorgaan met het "**pontje van de maand**". Ieder maand staat er weer een specifiek pontje in Nederland in de belangstelling. Deze beschrijving van dat pontje van de maand wordt op de genoemde website weergegeven.

Ik hoop u nog eens op de website terug te zien.

Wim Kusee

