Veerponten in Nederland

een interessant fenomeen

Wim Kusee

december 2018

Eigen uitgave
(te bestellen via wim@kusee.nl)

Inhoudsopgave

1. Inleiding 4
2. Geschiedenis 5
3. Enkele voorbeelden 9
- Amsterdam 10
- Ouderkerk aan de Amstel 12
- Kozakkenveer 14
- Den Helder – Texel 16
- Gouda 18
- Af en toe, Ammerstol 19
- Keimpetille 20
4. Quiz 22
5. Waar varen veerponten 24
6. Type veerpont 33
7. Techniek zelfbedieningspont 46
8. Techniek kabelveerpont 48
9. Techniek gierpont 50
10. Welke pont in de lijst met ponten? . . . 52
11. Zeer kleine pontjes 59
12. Tijdelijke pontjes 61
13. Reclame op veerponten 63
14. Voorrangsregels 66
15. Enkele verhalen 68
- De molenaar en de veerman 68
- Griekse mythologie 70
- Passage van de prins in Moerdijk 71
- Ongeval Genemuiden 72
- Auto op de pont achtergelaten 74
- Veerpont helpt politie 75
- Omslaande pontjes 76
16. Moderne ontwikkelingen. 78
17. Veerkaartjes 83
18. Schippers en pontpersoneel 85
19. Enkele organisaties 86
- Veeon 86
- Vrienden van de voetveren 88
20. Antwoorden van de quiz 90
21. Tot besluit / fotoverantwoording. . . . 92
22. Fotoverantwoording 92

1 Inleiding

Dit boek gaat over veerponten. En dan eigenlijk alleen over veerponten in Nederland. Iets is *“zo oud als de weg naar Kralingen”*, zo luidt het gezegde. Dat geldt zeker voor veerponten. Al in de Middeleeuwen waren er veerponten in ons land. Sterker nog, in die tijd was een veerpont vaak de enige manier om fatsoenlijk een grote rivier te kunnen oversteken.

Ik vind veerponten een interessant fenomeen. In dit boek gaan we verschillende aspecten van dit fenomeen langs. We kijken wat naar de techniek van enkele typische zaken bij een veerpont. We pikken enkele voorbeelden in het land eruit om die wat nader te bekijken. We gaan wat in op de diverse typen veerponten die er bestaan. En nog meer is er in dit boek te vinden. Ik hoop dat u, samen met de geplaatste foto’s, goed in de stemming zult komen.

Ik ben al lange tijd bezig met de veerponten in Nederland. Niet als schrijver, maar gedurende vele jaren ben ik lid van de Vereniging Vrienden van de Voetveren, de vereniging in Nederland die zich inzet voor het behoud van de veerponten. Naast werkzaamheden voor deze vereniging is er ook een website van mijn hand op het internet te vinden waarin alle veerboten in ons land, zowel die tegenwoordig varen, maar ook die in het verleden hebben gevaren, een plekje hebben gekregen. Kijkt u maar eens op www.kusee.nl/veerboten om te zien wat ik bedoel.

Met dit boek hoop ik te bereiken, dat u nog positiever tegenover de veerponten komt te staan dan u nu wellicht al staat. Ik hoop, dat u dan ook net als ik, onder de indruk bent van alles wat er bij het oversteken van een water met een veerpont komt kijken. Ik wens u veel leesplezier.

Wim Kusee

2 Geschiedenis

Veerponten en veermannen waren er al van oudsher in de geschiedenis nodig. Water is er overal, bruggen waren vroeger technisch gezien nog niet mogelijk, en als je wilde reizen, dan moest je daarbij ook weleens een water kunnen oversteken. Natuurlijk werd er vroeger veel minder gereisd dan tegenwoordig, maar het begrip veerpont was toch al heel vroeg bekend.

Romeinse tijd

De Romeinen kenden al doorgaande wegen. Die waren nodig voor twee vormen van transport. Soldaten en legercohorten moesten kunnen worden verplaatst, maar daarnaast waren er ook handelsreizigers die goederen wilden verplaatsen door het Romeinse Rijk. De meeste handel ging in die tijd over zee. Varen was in die tijd veel gemakkelijker dan rijden. Het is ook niet zo verwonderlijk dat het Romeinse rijk zicht het sterkst ontwikkelde rond de Middellandse Zee. Maar handel vond niet alleen plaats over water. Het ging natuurlijk ook over land. Denk aan transporten van soldaten en handelswaar naar de in het binnenland gelegen steden en castella. Voor het oversteken van grote rivieren kenden de Romeinen al overzetplaatsen waar een veerman voor het oversteken van de rivier zorgdroeg.

Veerrechten

In Nederland was het na de tijd van de Romeinen een tijdje slecht gesteld met de ontwikkeling van het leven. Weinig bewoners, weinig tot geen economische activiteiten, en derhalve ook weinig verkeer. Maar al in de tijd van de vroege Middeleeuwen kwam de handel op gang. In Duitsland ontstonden de Hanzesteden, die ook hun uitstraling in Nederland kenden. In ons land gelegen steden zoal als Deventer, Zutphen deden al vroeg mee

met het Hanzeverbond. Transport van goederen ging nog veel over water. Rivieren zoals de IJssel waren in die tijd belangrijke verbindingen. Dat was natuurlijk vervoer in de lengterichting van de rivier. Maar als gevolg van de zich ontwikkelende economie ontwikkelde zich ook de noodzaak om zich op diverse plaatsen van de ene oever naar de andere oever van de rivier te kunnen verplaatsen. Een veerpont was dan de oplossing. Zo lezen we dat er al in 1379 een *"veerschip"* bestond over de IJssel bij Veessen (gelegen tussen Zwolle en Deventer). Ook op andere plaatsen in ons land horen we in die tijd al van veerponten, overzetten en veerschuiten.

Vanaf het begin van de veerdiensten in Nederland was er de regel, dat deze werden geëxploiteerd op basis van veerrechten. De rechten werden toegedeeld aan een landsheer, die deze kon verpachten. Vergelijk het maar met andere heerlijke rechten zoals jachtrecht, marktrecht, windrecht of muntrecht en nog vele andere rechten. Dat aan een landsheer deze rechten waren toebedeeld was een gevolg van de feodale bestuursvorm die er in de Middeleeuwen was. Op de website Wikipedia staat een prima omschrijving van het begrip Heerlijkheid. Men schrijft daar:

> *"Een heerlijkheid is een bezitting van een heer waaraan bepaalde heerlijke rechten zijn verbonden. Met de term heerlijkheid wordt dan aangeduid het territorium of leen van een landsheer, die in dit gebied de volle heerlijke rechten uitoefende. De centrale persoon van de heerlijkheid was de eigenaar van die rechte: de "heer", "vrijheer" of "erfheer". De heren fungeerden als leenman van een hogere heer. Dat kon een hoge edelman zijn, die zelf weer als leenman optrad namens een koning of keizer*".

Aldus de beschrijving zoals we die kunnen lezen op Wikipedia.

Eén van de heerlijke rechten was dus het veerrecht. Onder een veerrecht verstaat men het recht om, als enige, personen en goederen op een bepaalde plaats te mogen overzetten. De landsheer mocht het recht te gelde maken. Hij zocht dan een veerman aan, die het veer mocht gaan exploiteren. De veerman moest daarbij pacht betalen aan de landsheer en had vervolgens het recht om op het veer een veerpont in te zetten. Niemand anders mocht op die locatie een veerpont in bedrijf stellen. De veerman had dus het monopolie. Hij mocht ook veergeld innen. Bij een veer waar veel mensen wilden oversteken was dat natuurlijk graag gewild, maar daar was het pachtgeld dat de pachter aan de landsheer moest betalen natuurlijk ook navenant hoger. Bij de verpachting van het veerrecht werden er vaak eisen gesteld aan de veerman en aan het in te zetten materieel. Eisen zoals het beschikbaar stellen van een goede pont, een roeiboot voor voetgangers, tijden van inzet, maar ook eisen in de zin van gevraagde beleefdheid van de veerman tegenover het publiek.

Als gevolg van het stelsel van veerrechten kon het voorkomen dat er een toch wel vreemde situatie ontstond. Het veerrecht was, zoals gezegd verbonden aan een heerlijkheid. En die was geografisch gebonden; een bepaald gebied was eigendom van de landsheer. De grens van een heerlijkheid lag vaak in de rivier. Daarbij gebeurde het dat er aan beide oevers een verschillende landsheer de macht had. Het kwam dan wel voor dat het veerrecht aan de ene oever werd verstrekt aan een bepaalde pachter, maar het veerrecht aan de andere oever aan een andere pachter. Eigenlijk zou je dus halverwege de rivier moeten overstappen van de ene veerpont op de andere veerpont. Niet zo’n gewenste situatie. De stelregel was dat de veerman die vertrok mocht doorvaren naar de andere oever. Maar een passagier mee terugnemen was er niet bij. Hij moest dan leeg terugvaren. Iemand die van de andere oever vertrok moest dan bij de tweede veerman zijn om te kunnen overvaren. En voor deze tweede veerman gold dan weer hetzelfde; ook hij moest leeg terugvaren. Uiteraard kon het gebeuren dat een bepaalde veerman het veerrecht van beide oevers pachtte, maar dat was zeker niet overal zo. Op die plaatsen waar twee veermannen bij een verbinding hun diensten aanboden bleef deze oneconomische invulling nog lang zijn werking houden.

Napoleon en later

Het stelsel van veerrecht, verpachting daarvan aan een veerman en alle bijbehorende reglementen heeft het lang uitgehouden. Vanaf de Middeleeuwen tot in de tijd van Napoleon. Maar toen Napoleon in Nederland (indirect) aan de macht kwam, en in 1795 de Bataafsche Republiek werd opgericht, was het al snel gedaan met het stelsel. In 1798 werden de heerlijke rechten afgeschaft, waaronder ook het veerrecht. Alle rechten gingen naar de staat. De landelijke overheid verleende vanaf dat jaar dus het recht aan een veerman om een bepaald veer te mogen exploiteren.

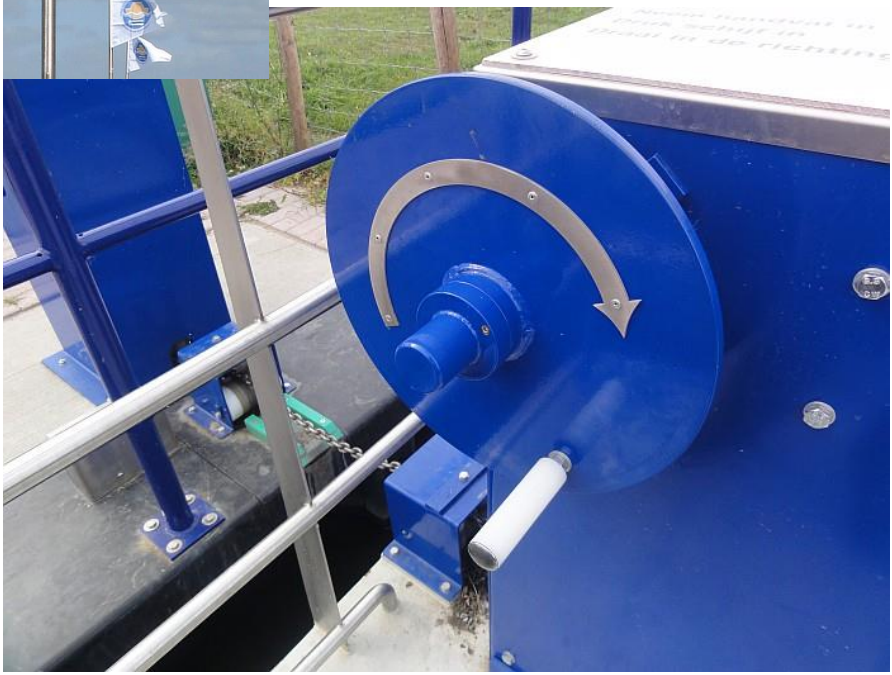
Deze situatie heeft niet lang geduurd. In 1813 werd Napoleon verslagen, en kwam koning Willem I uit Engeland naar Nederland. Een jaar later werden de oude veerrechten door de koning weer teruggegeven aan de oorspronkelijke eigenaren.

Verenwet

Een eeuw later, in 1921 werd er een nieuwe wet, de zogenaamde *"verenwet"* in werking gesteld. In die wet werden rechten en plichten van de veerdiensten nader omschreven. De in die tijd bestaande veren kwamen onder jurisdictie van de nieuwe wet. Daarbij werd het recht om een veer als overzetveer aan te merken overgedragen aan de diverse provincies. Het rijk nam daarbij afstand van het recht. De provincie mocht zelf vaststellen voor welke veren het veerrecht zou gaan gelden. In de praktijk werden alle grotere veren, zoals over de grote rivieren, onder de wet gebracht. Kleine veerponten, die niet door de provincie als overzetveer werden aangeduid vielen vanaf die datum onder de bevoegdheid van de gemeenteraad van de gemeente binnen welke het veer wordt uitgeoefend. Ongeveer twee derde van de aanwezige veerponten kwamen in dat jaar onder de nieuwe wet; de andere veren worden zogenaamde "vrije veren" genoemd.

3 Enkele voorbeelden . . . .

Veerponten varen er in Nederland in allerlei maten en soorten. Iedere veerpont heeft zijn eigen geschiedenis, en dit boek zou te dik worden als we al deze veerponten hier zouden gaan behandelen. Toch is het goed om enkele willekeurige voorbeelden eruit te pakken en wat dieper in te gaan op de geschiedenis of de achtergronden van deze veerponten. In de hierna volgende bladzijden worden enkele voorbeelden weergegeven.



3a . . . . Amsterdam

De stad Amsterdam is gelegen aan het IJ, een uitloper van de Zuiderzee. De stad ontstond aan de zuidzijde van het IJ, waar het riviertje de Amstel uitmondt in het IJ. Een dam in die rivier gaf de stad haar naam. Al in de Gouden Eeuw kwamen uitbreidingen van de stad op gang, vooral aan de zuidkant van het IJ. We zien dat terug in de ringvormige grachten die in steeds grotere ringen om het centrum van de stad liggen.

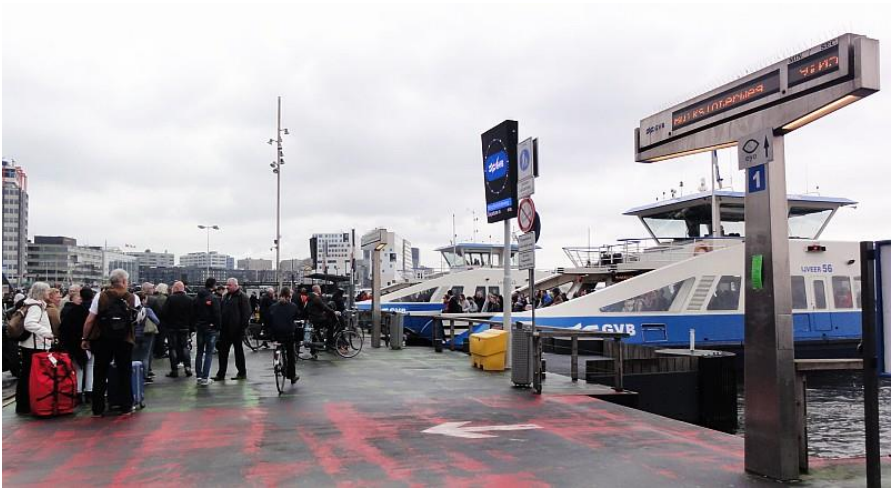
Aan de noordkant van het IJ kwam de stadsontwikkeling pas later op gang. In vroegere eeuwen was hier het galgenveld te vinden, waar de lijken van veroordeelden na de executie werden opgehangen. Pas in de 18^{e} eeuw kwam de bebouwing wat op gang toen er ook trekvaarten werden aangelegd naar het meer naar het noorden gelegen plaatsen zoals Buiksloot, Broek in Waterland, Edam en Hoorn. En in 1824 werd het Noordhollands Kanaal aangelegd. Bebouwing in Noord kwam pas goed op gang halverwege de 19^{e} eeuw.

De aanleg van bruggen of tunnels was in die tijd nog niet mogelijk. Aan de ene kant moesten de schepen natuurlijk kunnen doorvaren, aan de andere kant was de afstand nog te groot om met de toenmalige techniek een brug of tunnel te kunnen aanleggen. Vanaf 1879 was er een regelmatige veerdienst die werd uitgevoerd door de Amsterdamse rederij Zur Mühlen met de havenstoombootdienst.

De gemeente Amsterdam was niet zo gelukkig met deze onderneming, en in 1897 werd door de gemeente zelf haar eerste veerdienst over het IJ in de vaart gebracht. In de loop der jaren zijn er diverse andere veerverbindingen bijgekomen en eventueel ook weer vervallen. In 1943 zijn de gemeenteveren, die tot die tijd nog een aparte gemeentelijke dienst vormden, samengegaan met de Amsterdamse tram en bus in het Gemeentevervoerbedrijf (GVB).

In de beginjaren werd er gevaren met stoomponten. Later werden enkele stoomponten omgebouwd in motorveerponten, en in weer latere jaren zijn er nieuwe, door een dieselmotor aangedreven veerponten in dienst gekomen. De veerponten in Amsterdam kunnen kosteloos worden gebruikt (één van de weinige plaatsen in Nederland waar dat zo is). In 2013 nam het GVB ook de exploitatie over van drie andere veerponten over het Noordzeekanaal (Velsen, Spaarndam, Hem).

De veerponten worden intensief gebruikt. Ontwikkelingen in het gebied aan de noordkant van het Buiksloterveer zorgen voor een grote vervoersvraag. In de spitsuren zijn er zelfs speciale maatregelen nodig om de passagiersstromen enigszins te reguleren. Zo is er op de grond met een rode en groene kleur aangegeven waar wachtende passagiers zich kunnen opstellen, zonder daarbij de van de pont afkomende passagiers in de weg te staan. Ook is er in de spitsuren personeel van het GVB aanwezig om aanwijzingen te geven. Het Buiksloterveer vaart in de spitsuren met drie veerponten af en aan. Verder zij er tussen 2016 en 2018 drie nieuwe, grotere veerponten in de vaart gekomen, waarmee per overvaart 410 passagiers kunnen worden meegenomen.



3b . . . . Ouderkerk aan de Amstel

Al van oude tijden lag er in het dorp Ouderkerk aan de Amstel een veerpont. Daarmee werden wagens, later auto's en uiteraard voetgangers en fietsers overgezet. De pont lag midden in het dorp en gaf een verbinding over het riviertje de Amstel. Na de Tweede Wereldoorlog kwam het autoverkeer goed op gang, en werd de pont een bottleneck in de oost-west verbinding. De pont werd vervangen door een nieuw gebouwde brug in de provinciale weg N522, net ten noorden van het dorp. Daarmee was de pont verleden tijd, zo dacht men. De pont bleef liggen op de plaats waar hij lag en zou, zo dacht men, op termijn wel worden opgeruimd.

Maar een groep vrijwilligers dacht daar anders over. Een stichting werd opgericht, en vanaf 1995 wordt nu op bepaalde dagen deze historische overzet weer tot leven gebracht. De pont wordt nog met handkracht met de klos voortbewogen. Daarbij is een aantal vrijwilligers gelijktijdig nodig. Op de wal om de kabel strak te draaien, op de steiger waar iemand met een vlag gereed staat om de scheepvaart te waarschuwen, en ook op de pont zelf, waar de pontbaas met de klos de pont in beweging brengt. Samen met het pontje van Haerst (bij Zwolle) zijn dit de enige veerponten in Nederland die nog met de houten klos wordt voortbewogen.

De pont heeft de naam *"Jan Coevertveer* gekregen, genoemd naar één van de voorvechters om dit pontje in de vaart te houden. Hij vaart alleen op bepaalde dagen in de zomer, op zondagmiddag en op bepaalde feestdagen zoals Koningsdag en de Pinksterdagen. Meer informatie over dit pontje is op internet te vinden bij de website van dit pontje www.pontje.nl

3c . . . . Kozakkenveer

Tussen Veessen en Fortmond, gelegen aan de IJssel tussen de steden Deventer en Zwolle, vaart er een veerpont met de historische naam *"Kozakkenveer"*. Eigenlijk heeft de naam niets met een veerpont te maken. Maar laten we eerst wat meer van de oude geschiedenis van het veer en het dorp Veessen nagaan.

Het dorp had zijn ontstaan te danken aan de rivier. Enkele decennia eerder was in Noord Duitsland het Hanzeverbond opgericht. Een samenwerking van een aantal handelaren en steden met als doel de handel te beschermen en uit te breiden. Ook in Nederland gingen steden aan dit Hanzeverbond meedoen, onder andere Deventer en Zutphen. Door die handel groeide de scheepvaart over de IJssel, want transport over water was in die tijd eigenlijk de enig goede mogelijkheid omdat de onverharde wegen slecht waren. De IJssel werd dus een drukbevaren handelsroute. Nu ligt Veessen aan een bocht in de rivier, waar het zeilen lastig bleek. Inwoners van Veessen konden de schippers dan helpen met touw en paard om op die manier de schepen vooruit te trekken en te helpen om door het moeilijk bevaarbare stuk van de IJssel te komen. Het maakte Veessen tot een welvarend dorp.

Bij een welvarend dorp hoort natuurlijk ook een veerpont, en in 1379 lazen we al dat er in Veessen een "veerschip" over de IJssel was. Jarenlang heeft de veerpont dienst gedaan. In de latere jaren was een wagenveer niet meer mogelijk, maar omdat er aan de oostoever een steenfabriek was opgericht waar veel arbeiders, die aan de Gelderse kant woonden, naar toe moesten, was er ook na de Tweede Wereldoorlog nog steeds een kleine veerpont in dienst. Eerst nog een roeiboot, later werd dat een open bootje met een motor.

Eind jaren ’70 werd de steenfabriek in Fortmond gesloten, waarmee het lot van de toenmalige veerpont werd bezegeld. De veerpont ging uit dienst. Een kilometer of 4 naar het noorden was er de autoveerpont van Wijhe, en ongeveer 6 kilometer naar de andere kant was er de autoveerpont van Olst.

Rond de laatste eeuwwisseling kwam het toerisme goed op gang. Veel mensen zagen de positieve kanten van een rondje fietsen in. Voor het oversteken van de IJssel zou er voor een fiets-/voetveer op deze plaats wel een plaats zijn, zo dacht men. En dus werd in 2004 een stichting opgericht met als doel het *“herinvoeren en in stand houden van het voetveer tussen Veessen en Fortmond”*. Na vele overlegrondes en vergaderingen bleek het eind 2005 al mogelijk om met een aangekochte visserskotter (de UK25) te gaan varen. Het pontje vaart alleen in de zomermaanden, van 1 april t/m 30 september van 9:30 uur tot 17:30 uur.

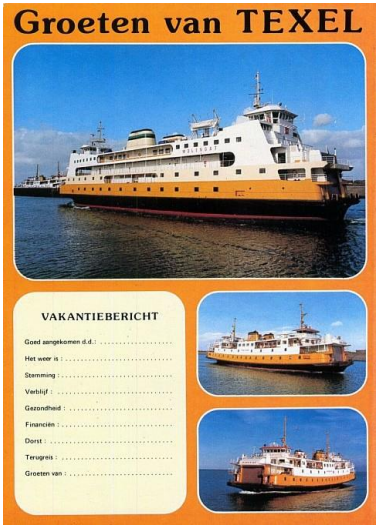
En hoe zit het nou met die naam *“Kozakkenveer”*? Daarvoor moeten we terug naar de tijd van Napoleon. Eigenlijk de tijd van de afzetting van Napoleon in 1813. Bij de verliezen die hij in die tijd maakte moesten de Napoleontische legers terugtrekken. Daarbij werden ze achtervolgd door Kozakken uit Rusland. Tijdens die achtervolging bouwden de Kozakken bij Veessen een dam en een brug over de IJssel. De brug heeft niet lang bestaan, maar de dam in de IJssel is nog steeds terug te vinden en draagt in de volksmond de naam *“Kozakkendam”*. De stichting die het veer in de vaart heeft gebracht heeft als eerbetoon aan deze geschiedenis het veer de naam “*Kozakkenveer”* gegeven.

3d . . . . Texel - ontstaan TESO

Bij grote veerboten, zoals naar de Waddeneilanden, denk je niet meteen aan plaatselijk initiatief van de lokale bevolking. Toch is dat bij de veerboot naar Texel het geval. De naam van de maatschappij verraadt al lokale inbreng, want TESO betekent “Texels Eigen Stoomboot Onderneming”.

Wat is het geval, hoe is deze maatschappij ontstaan? Daarvoor moeten we meer dan een eeuw teruggaan naar het jaar 1907. Of eigenlijk naar de jaren daaraan voorafgaand. Rederij Bosman uit Alkmaar verzorgde het vervoer per boot (toen natuurlijk nog een stoomboot) van Den Helder naar Oudeschild op het eiland Texel. Het was een private maatschappij voor wie winst belangrijk was. De Texelaars waren ontevreden over de dienstverlening. Bij slecht weer vielen al snel diensten uit, het personeel was onvriendelijk, de prijzen waren te hoog, het aantal afvaarten was te weinig, kortom, onvrede was er alom.

Een huisarts op het eiland was dit alles beu en nam initiatief. Zijn naam was Adriaan Wagemaker. Hij richtte een nieuwe maatschappij op, de TESO. Het startkapitaal, het toen enorme bedrag van wel 75.000 gulden werd door de verkoop van aandelen bij elkaar gebracht. Alle inwoners van Texel, arm of rijk, kregen de gelegenheid om deel te nemen. Een enkel aandeel kostte 5 gulden of 25 gulden. Vele Texelaars namen deel, en in 1907 werd de nieuwe maatschappij opgericht. De stoomboot “*Ada van Holland”* kwam in dienst, een jaar later kwam *“De Dageraad”* deze boot gezelschap houden.



Met deze twee boten ging de nieuwe maatschappij de concurrentie met de boten van Bosman aan. De Texelaars waren eensgezind. In plaats van met Bosman reisde men met de TESO. Deze situatie heeft nog twee jaar geduurd, maar in 1909 hield Bosman het voor gezien en verkocht het restant van de oude maatschappij aan de TESO. De veerboten bleven varen vanuit Oudeschild tot in 1962, toen de nieuwe veerhaven ’t Horntje aan de zuidpunt van het eiland werd aangelegd.

Als eerbetoon aan de oprichter van de maatschappij, Dokter Wagemaker, zijn er twee veerboten vernoemd naar deze Texelaar. In 1934 kwam de *“Dokter Wagemaker”* in dienst, een stalen motorveerboot die tot 1963 bij de TESO heeft gevaren. En in 2005 kwam er opnieuw een *“Dokter Wagemaker”* in dienst, dit keer een moderne dubbeldeks motorveerpont.

3e . . . . Gouda

Een aardig voorbeeld van een zeer kleine veerpont zien we in Gouda. Daar ligt in een park (het Steinse Hout) een kleine veerpont over een sloot. Aan die veerpont (nou ja, moet je het wel een veerpont noemen, of gewoon speelgoed, een vlot met een touw) is wel een geschiedenis verbonden.

Door leerlingen van een school in Gouda werd een studieobject vervaardigd, namelijk een klein pontje. Het pontje zou in één van de Goudse stadsgrachten komen te liggen. Voor de scholieren een mogelijkheid om bedrijfsmatige ervaring op te doen, een leerproject dus. En voor de gemeente een leuke mogelijkheid om iets van de geschiedenis te tonen. Vroeger voeren er immers in de steden diverse kleine veerpontjes over de stadsgrachten, zo ook in Gouda

Toen het pontje klaar was, werd het in de gracht neergelegd. Maar omwonenden waren er niet zo blij mee. Het bleek dat het pontje ook aantrekkingskracht had op hangjongeren, die het pontje gebruikten om wat rond te hangen, gezellig met een kratje bier om zo wat met elkaar te praten. De omwonenden tekenden protest aan, wat door de gemeente werd gehonoreerd. Het pontje werd weggehaald, en neergelegd in een park waar er minder overlast zou zijn voor omwonenden.

Zo kunnen we in het park gebruik maken van deze trekpont. Of de pont heel nuttig is in het kader van het oversteken van deze sloot moet je je wel afvragen. Want ongeveer 100 meter verderop is er ook een bruggetje. Maar toch blijft het een leuk pontje.

3f . . . . Af en toe, Ammerstol

Als je de vraag stelt *“hoe vaak vaart een veerpont eigenlijk”*, dan is daar geen eenduidig antwoord op te geven. Er zijn veerponten, bijvoorbeeld de autoponten over de grote rivieren, die het hele jaar door varen. Iedere dag van ’s morgens vroeg tot ’s avonds laat. En er zijn zelfs veerponten die de klok rond, 24 uur per etmaal, varen. Denk maar aan de veerponten over het IJ in Amsterdam.

Er zijn ook vele veerponten die alleen in de zomer varen. Vaak in het voor- en najaar alleen in de weekenden en verder in de zomermaanden dagelijks. Denk maar aan de vele fiets-/voetveren die vooral gebruikt worden door toeristische fietsers en wandelaars.

Maar in Ammerstol is er een veerpont, die maar zo af en toe vaart, alleen op zondagen in de zomermaanden. Vroeger voer hier een veerpont over de Lek, maar die is inmiddels al lang ter ziele. Op de dijk staat er een beeld van de vroegere veerman.

Door een groep vrijwilligers is in 2008 begonnen om met een gehuurde vlet om de traditie van het overzetten te hervatten. En met succes. Op de dijk in Ammerstol is een klein huisje in gebruik genomen waar de vrijwilligers in stille uren een plekje vinden. En dat niet alleen. Het huisje wordt ook gebruikt als plaatselijk ontmoetingscentrum. De koffie staat klaar, je kunt er een praatje maken, en daarmee vervult het naast de functie van veerhuis ook een functie in het plaatselijke dorpsleven.

En de pont? Die vaart zo af en toe….

3g . . . . Keimpetille

Waar het plaatsje Keimpetille ligt is waarschijnlijk niet bij iedereen direct bekend. Het is een buurtschap dat is gelegen ongeveer halverwege Franeker en Dronryp in het noordwesten van Friesland. Het ligt aan het Van Harinxmakanaal, dat vroeger onderdeel was van de Harlinger Trekvaart. Tot 1946 lag er een brug over het kanaal.

Toen in dat jaar het kanaal werd verbreed, besloot men de brug niet te herbouwen. Het verkeersaanbod was daarvoor te klein. In de plaats van een brug werd er een veerpont in dienst gesteld. Een platte schuit voor voertuigen en een roeiboot voor voetgangers en fietsers. Beide ponten weden bediend door een veerman. In het begin waren er best wel klachten. Eigenlijk was er te weinig verkeer om de veerman de hele dag op de pont te laten wachten. In stille uren ging de veerman dus ook wel andere klusjes doen, zoals de moestuin bewerken. Wilde je dan overvaren

en als je dan de bel luidde, dan kon het zomaar gebeuren dat de veerman de kroppen sla en stokbonen even belangrijker vond dan het publiek. Een kwartiertje of half uurtje wachten was dan heel normaal. Gelukkig verbeterde de serviceverlening in later jaren. Veerman Jacob Petrus staat daarbij in de gedachten als een hulpvaardig en charmant persoon.

Maar de kleine vervoersvraag was reden voor de omliggende gemeenten om nog eens goed naar de portemonnee te kijken. Een dergelijke pont kostte eigenlijk te veel. In 1963 besloten de beide gemeenten om de veerpont uit de vaart te halen, en daarmee was de doorgaande verbinding via Keimpetille verleden tijd.

Maar niet voor altijd. Fietstourisme werd belangrijker. Veel mensen gingen een rondje fietsen. Een groep vrijwilligers vond dat de locatie best belangrijk was voor een doorgaande route en stak de koppen bij elkaar. Bij een scheepswerf in Franeker werd een elektrisch motorveerpontje op zonne-energie gebouwd, alle vergunningen en bouwkundige zaken zoals een onderkomen voor de schippers en een aanlegsteiger werden geregeld, zodat in 2011 een nieuw fiets-/voetveer in de vaart kon worden gebracht. Het pontje vaart alleen in de zomermaanden. In mei en september allen in de middag, en van half mei tot begin september tussen 10 en 20 uur. Het pontje heeft de naam *"Jacob Petrus"* gekregen, de naam van de laatste veerman die de pont tot 1963 in de vaart hield.

4 Quiz

Hoe goed is uw kennis van de veerponten? Weet u er genoeg vanaf? Hier is uw kans om die kennis te testen. De antwoorden staan achter in het boekje. Nee, nee, niet eerst daar gaan kijken! Eerst de vragen maken. Pak maar een stukje papier en schrijf de antwoorden op. Wat kunt u winnen met de quiz? Nou, helemaal niets. Of toch wel, uw kennis van veerponten wordt er door vermeerderd.

1. Over welke rivier varen de meeste gierponten?
   (a) Nederrijn, (b) IJssel. (c)Eems, (d) Linge
2. In welke provincie vaart het zogenaamde 'Driehoeksveer'?
   (a) Groningen, (b) Gelderland, (c) Zuid-Holland, (d) Zeeland
3. Wat kost de overtocht met de pont in Amsterdam?
   (a) één euro, (b) anderhalf euro, (c) drie euro, (d) niets
4. Hoe heet de pontbaas van het pontje Arkel/Spijk over de Linge?
   (a) Kwakernaak, (b) Goudriaan, (c) Westerbeek, (d) Brouwerens
5. Wat is een zelfbedieningspontje?
   (a) een pontje met een zelfbedieningsautomaat, (b) een pontje waar je zelf moet roeien, (c) een pontje dat je naar de overkant trekt met een kabel of ketting, (d) een pontje waar de pontbaas je zelf bedient.
6. Waar staat de afkorting VEEON voor?
   (a) Vereniging van Eigenaren en Exploitanten van Overzetveren in Nederland, (b)Vrij enige echte overzet nieuws, (c) Vereniging van Exploitanten en Eigenaren van overzetveren in Nederland, (d) Vereniging Enige Exploitanten Overzetveren in Neerland
7. Wat is een gierpont?
   (a) Een pont waar de boer gier overzet, (b) Een pont die gebruik maakt van de stroming, (c) een pont waar je gierend moet lachen, (d) een pont met een gierstok die de schipper in het water steekt
8. Waar vaart het veer de 'Zilverstad' ?
   (a) Zilverdorp, (b) Schoonhoven, (c) Bergambacht, (d) Amsterdam

9. Bij welke organisatie kun je informatie inwinnen over het veer in Persingen?
   (a) Natuurmonumenten, (b) Via Natura, (c) Staatsbosbeheer, (d) veeon
10. Over welk water vaart de pont bij de Meije?
   (a) Het Meie Rak, (b) de Meierij, (c) de Grecht, (c) Nieuwkoopse plassen
11. In welk jaar is het pontje van Sebaldeburen in de vaart gekomen?
   (a) 2000, (b) 2005, (c) 2008, (d) 2009
12. Wat is het type boot dat vaart tussen Lopik en Ameide ?
   (a) motorpont, (b) kabelpont, (c) elektrisch veer, (d) roeiboot
13. Uit welk jaar dateert het beroemde lied over een pont van drs. P?
   (a) 1972, (b) 1974, (c) 1976, (d) 1978
14. In 1980 kwam het boekje 'Wegen over water uit'. Het gaf een overzicht van de varende verbindingen over water. Wie gaf dit boekje uit?
   (a) shell, (b) total, (c) esso, (d) mobil
15. Van welk woord is het Nederlandse woord pont afgeleid?
   (a) Van het Latijnse woord ponto, (b) van de Franse stad Pointoise, (c) van de Portugese stad Porto, (d) van het Griekse woord Pontoros
16. Waar vaart het meest zuidelijke pontje in Nederland?
   (a) Maastricht, (b) Eijsden, (c) Hulst, (d) Vaals
17. Wat betekent de afkorting TESO?
   (a) Terschellinger Eigen Stoomboot Onderneming, (b) Texels Eigen Stoomboot Onderneming, (c) Texels Eerste Stoomboot Onderneming, (d) Texels Enige Stoomboot Onderneming
18. Bij welke plaats vaart het pontje "Jacob Petrus" ?
   (a) Harlingen, (b) Joure, (c) Akkrum, (d) Keimpetille
19. Hoeveel veerponten varen er ongeveer in Nederland?
   (a) 150, (b) 250, (c) 300, (d) 400
20. Tussen welke plaatsen vaart de Waterbus?
   (a) Amsterdam en Velsen, (b) Rotterdam en Dordrecht, (c) Rotterdam en Maassluis, (d) Rotterdam en Gouda

Hebt u alle vragen gehad? Kijk dan op bladzijde 90 voor de antwoorden.

5 Waar varen veerponten?

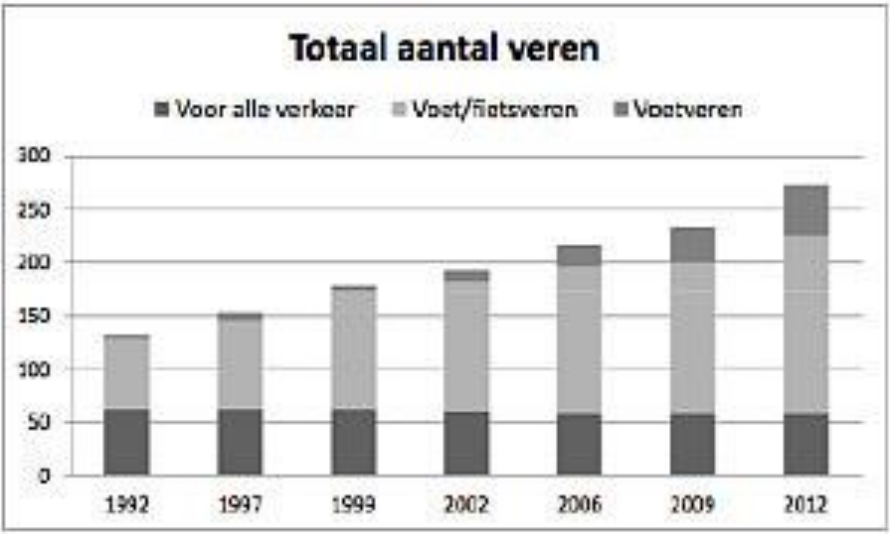
Nederland is een waterrijk land. En zoals je mag verachten in een dergelijke omgeving, zijn er vele veerponten in ons landje te vinden. Zo'n 300 stuks, ongeveer. Waarom ik her met nadruk *"ongeveer"* zeg, dat wordt in een ander hoofdstuk uitgelegd. Maar het zijn er toch wel een heleboel. Waar varen al die ponten nou eigenlijk? Goed om daar in dit hoofdstuk eens even bij stil te staan.

Op de bladzijde hiernaast zien we een kaart van Nederland, met daarop ingetekend de locatie van de diverse veerponten. Laten we die kaart eens wat nader analyseren. Dan zien we een aantal slangen van plekjes waar veerponten varen. Die slangen volgen de grote rivieren, de Rijn, Waal, Maas, IJssel. Niet zo gek. De grote rivieren vormen een bottleneck in het landverkeer. Bruggen waren, zeker in vroeger jaren niet mogelijk, en ook nu geldt dat het bouwen van een brug over een grote rivier een heel dure aangelegenheid is. Jazeker, autosnelwegen, en in mindere mate ook provinciale wegen, gaan via een brug over de rivier. Maar daarnaast vullen diverse veerponten het gat in tussen de bruggen van de grote autowegen. Sommige autoponten zijn maar klein, zoals het pontje van Gouderak naar Moordrecht waar met moeite twee auto's op kunnen plaatsnemen. Maar andere, zoals bijvoorbeeld de pont van Schoonhoven naar Gelkenes, zijn grote veerponten. Op die van Schoonhoven kunnen per keer 26 auto's en 225 fietsers een plekje vinden.

Wat we ook op het kaartje zien, zijn de veerverbindingen naar de Waddeneilanden. Logisch, die eilanden zijn te voet hooguit door wadlopers te bereiken, maar voor het goed fatsoen is een veerboot onontbeerlijk. Alle eilanden zijn vanaf de vaste wal bereikbaar, en tussen de eilanden zijn er ook nog een aantal mogelijke dwarsverbindingen.

Maar we zien nog meer op het kaartje. Kijk maar eens naar Friesland, Noord- en Zuid Holland en Zeeland. Dat zijn waterrijke provincies. Wat we in deze provincies vooral zien is het feit dat er wat meer kleine veerpontjes varen. Veerpontjes voor fietser en voetgangers, die vaak ook maar een beperkte tijd van het jaar in dienst zijn. Dit soort pontjes is de laatste jaren sterk in opkomst. Na een daling van het aantal veerponten in de vorige eeuw zijn er weer vele pontjes van deze categorie bijgekomen. Het zijn vaak pontjes die in voor- en najaar alleen in het weekend varen, en in de zomerperiode de hele week. Dit soort pontjes wordt vaak bediend door vrijwilligers die alleen maar een kleine vrijwilligersvergoeding ontvangen. Toch vormen ook juist deze pontjes een belangrijk onderdeel van het landschap in Nederland. Wie een rondje wil gaan rijden op de fiets komt al gauw uit bij een rondje met een pontje.

Nog een andere categorie is die van de kleien veerpontjes in wandelroutes. Trekpontjes waar je jezelf met een touw naar de andere kant van het water moet trekken. Dit soort pontjes zie je niet op de grote rivieren. Ze zijn alleen mogelijk over een water waar geen scheepvaart aanwezig is. Dit soort pontjes zie je diffuus door heel Nederland. Juist omdat ze worden ingezet over kleine, smalle watertjes. Ook in minder waterrijke gebieden zoals Gelderland en Overijssel zijn er toch wel beekjes of sloten waarover een dergelijk pontje in de vaart gebracht is. De toename van het aantal van dit soort pontjes is pas in de loop van deze eeuw op gang gekomen.



Hierboven zien we een grafiek die gemaakt is door de secretaris van de Vereniging Vrienden van de Voetveren. Als peiljaren werden de jaren genomen waarop deze vereniging een nieuw verenboekje uitgaf. Dat boekje gaf informatie over alle veerponten in Nederland, en vormt een goed uitgangspunt om het aantal veren eens goed te tellen. We zien in de grafiek het aantal veerponten uitgezet tegenover een aantal peiljaren. Uit de grafiek blijkt, dat het aantal veerponten de laatste jaren sterk is

gestegen, maar we zien ook dat die stijging voor een groot deel teweeg gebracht is door de kleine fiets-/voetveren en trekpontjes in wandel-routes.

Samengevat mogen we concluderen dat veerponten door heel Nederland voorkomen, over de grote rivieren, over kleine kanalen, en trekpontjes over kleine sloten en beekjes.

Lijst per provincie

Op de volgende bladzijden volgt een lijst, per provincie, van alle plaatsen waar we in Nederland een veerpont kunnen vinden. Even voor de goede orde, een veerpont die een provinciegrens overschrijdt zou natuurlijk op twee plaatsen in de lijst moeten voorkomen. Om de telling niet te verstoren, tellen we een dergelijke veerpont maar één keer mee, en dan in de eerste provincie waar deze wordt genoemd.

Per veerpont staan twee icoontjes vermeld, met de volgende betekenis:

Autoveer
Fiets-voetveer
Voetveer
Alleen in de zomer

Groningen (10 veerponten)

Lauwersoog – Schiermonnikoog
Lauwersoog – Syderoogh
Aduarderzijl – Schapharsterzijl
Eemshaven – Borkum
Delfzijl – Emden-Knock – Borkum
Delfzijl – Emden – Ditzum
Blauwe Stad: Beerta – Reiderwolde
Blauwe Stad: Nieuwe Weg – Hidra
Noordlaren – Recr.geb.Meerwijck
Sebaldeburen – Boerakker

Friesland (32 veerponten)

Harlingen – Terschelling
Harlingen – Vlieland
Harlingen Haven
Texel – Vlieland
Holwerd – Ameland
Keimpetille – Dronrijp Dykshoek
Leeuwarden Noordersingel
Wijns – Britsum
Garijp – Suawoude
Grouw Seinpolle – Hellingshaven
Grouw Yne Lyte – Grouw De Burd
Grouw De Burd – Sitebuorren
Veenhoop – Hooidammen
Eernewoude – It Wiid
Eernewoude – Wartena
Sneek – Starteiland
IJlst (Rutrpolder)
Terherne – Tersoalsterzijl
Goingarijp – Jachthaven
Langweer – De Brekken
Boornzwaag – Woudfennen
Broek – Blokslootpolder
Joure Jachthaven
Akkrum – Nije Schouw
Luinjebert – De Deelen
Tijnje – Nij Beets
Brekkenpolder – Lemmer
Gaastmeer – Nijhuizum
Gaastmeer – It Heidenskip
Enkhuizen – Stavoren
Rotstergaast – Oldelamer
Oldemarkt – Oldetrijne

Drenthe (4 veerponten)

Fort – Bloemberg
Meppel – Staphorst
Klazienaveen
Hijken Oranjekanaal

Overijssel (22 veerponten)

Kalenberg Weerribben
Blokzijl – Jonen
Sint Jansklooster laarzenpad (3x)
Zwartsluis Museum – Jachthaven
Genemuiden – Zwartsluis
Genemuiden – Mandjeswaard
Kampen Mandjeswaard
Haerst – Zwolle Agnietenberg
Zalk – 's Heerenbroek
Hattem – Zwolle
Vorchten – Wijhe
Fortmond – Veessen
Olst – Welsum
Deventer De Welle – De Worp
Dalfsen – Hessum
Rheeze – Oud Bergentheim
Loozen – Loozensche Linie
Heeten
Rijssen Zuna – Wierden Notter
Reutum – Weerselo

Gelderland (55 veerponten)

- Nunspeet – Biddinghuizen
- Horst strand – Zeewolde
- Wapenveld Vrieze Erfgoed
- Gorssel – Wilp
- Brummen – Bronkhorst
- Dieren – Olburgen
- Rheden – Rhederlaag
- Giesbeek – Lathum
- Lochem Staringkoepel
- Fort Honswijk – Werk a t Spoel
- Culemborg – Schalkwijk
- Beusichem – Wijk bij Duurstede
- Wijk bij Duurstede – Rijswijk
- Eck en Wiel – Amerongen
- Ingen – Elst
- Rhenen – Lienden
- Opheusden – Wageningen
- Wageningen – Randwijk
- Renkum – Heteren
- Driel – Heveadorp
- Arnhem Stadsblokkenwerf
- Huissen – Loo
- Pannerden – Doornenburg
- Millingen – Pannerden
- Zevenaar – Pannerden
- Zevenaar – Aerdt
- Herwen – Pannerden
- Millingerwaard – Doornenburg
- Ubbergen – Persingen
- Beuningen – Slijk-Ewijk
- Druten – Dodewaard
- Tiel – Wamel
- Varik – Heerewaarden
- Brakel – Herwijnen
- Gorinchem – Woudrichem
- Arkel – Spijk
- Heukelum Koornwaard
- Heukelum – Galgenwaard
- Leerdam Diefdijk
- Enspijk – Mariënwaerdt
- Woudrichem – Loevestein
- Aalst – Veen
- Nederhemert Noord – Zuid
- Herpt – Bern
- Alem – Maren/Kessel
- Heerewaarden – Lithse Ham
- Alphen – Lith
- Alphen – Oijen
- Maasbommel – Gouden Ham
- Maasbommel – Megen
- Appeltern – Megen
- Batenburg – Demen
- Ravenstein – Niftrik
- Borculo Ribberspad
- Rekken Borgweg

Flevoland (3 veerponten)

- Enkhuizen – Urk
- Enkhuizen – Urk (zeilboot)
- Spakenburg – Eemhof

Utrecht (16 veerponten)

- Eemnes – Eemdijk
- Eemnes Ervenweg
- Nigtevecht – Nederhorst den Berg
- Nieuwer ter Aa – Breukelen
- Kockengen – Joostendam
- Abcoude – Ouderkerk a/d Amstel
- Nessersluis – Nes a/d Amstel
- Zegveld – Kamerik
- Woerden – Zegveld
- De Meern Alendorp
- Fort Maarsseveen
- Utrecht Da Costakade
- Nieuwegein Museumwerf
- Nieuwegein – Vianen
- Ameide – Lopik
- Everdingen Everdingerwaard

Noord-Holland (61 veerponten)

Texel Eijerlands Kanaal
Texel Oosterend
Texel Den Hoorn – Noord Haffel
Den Helder – Texel
Den Helder Fort Westoever
Anna Paulowna – Julianadorp
Wieringerwerf Robbenoordbos
Wieringerwerf Derk Stevensweg
Enkhuizen – Medemblik
Enkhuizen – Zuiderzeemuseum
Koedijk Geestmerambacht
Alkmaar Bierkade – Eilandswal
Akersloot – Schermerdijk
Starnmeerpolder – De Woude
Spijkerboor – De Rijp
Knollendam – Starnmeerpolder
Krommenie – Wormerveer
Assendelft Laarzenpad
Zaandijk – Zaanse Schans
Zaandam – Zaanse Schans
Oosthuizen 1
Oosthuizen 2
Hobrede – Middelie
Volendam – Marken
Ilpendam Jaagweg – Kanaalweg
Landsmeer – Schouw
Holysloot – Broek in Waterland
Durgerdam Jachthaven
IJmuiden – Newcastle
IJmuiden – IJmuiden noorderpier
Velsen Noord – Velsen Zuid
Spaarndam – Buitenhuizen
Hem – Zaandam
Amsterdam CS – Zaandam
Amsterdam CS – Van Riemsdijkweg
Amsterdam Tasmanstr. – Distelweg
Amsterdam CS – Buiksloterweg
Amsterdam CS – IJplein
Amsterdam CS – Nieuwendam
Amsterdam Oostveer
Amsterdam Schellingwoude (oost)
Amsterdam Schellingwoude (west)
Amsterdam – Pampus eiland
Amsterdam IJburg – Pampus eiland
Muiden – Pampus eiland
Amsterdam Watergraafsmeer
Haarlem Spaarneveer
Haarlem Schalkwijk – Cruquius
Hoofddorp Liniepark
Kaag – Buitenkaag
Aalsmeer – Rijsenhout
Aalsmeer Jachthaven Nieuwe Meer
Badhoevedorp – Sloten
Amsterdam Siegerpark
Amsterd.Oeverlanden – Adams.Bos
Nieuwe Meer – Amsterdamse Bos
A.dam Amsteldijk – Ouderkerkerdijk
Ouderk. a/d Amstel (Coevertveer)
Amstelveen– Ronde Hoep
Amstelveen Bovenkerkerpolder
Amstelveen Middenweg

Zuid-Holland (60 veerponten)

- Lisse Poelpolderpad
- Hillegom De Zilk (1)
- Hillegom De Zilk (2)
- Oude Ade – Kaag
- Warmond Zwanburgpolder
- Warmond Zijldijk – Soc.de Kaag
- Leiden Merenwijk –Zijldijk
- Valkenburg – Rijnsburg
- Rijnsaterwoude – Oude Wetering
- Woubrugge – Roelofarendsveen
- Noorden – Meije
- Woerdense Verlaat Pietersenpad
- Zoeterwoude Blankaardpolder
- Scheveningen Haven
- Den Haag Westbroekpark
- Bleiswijk – Zevenhuizen
- Gouda Steinse Hout
- Gouda – Goudasfalt
- Waddinxveen Otweg
- Gouderak – Moordrecht
- Nieuwerkerk a/d IJssel scouting
- Nieuwerkerk a/d IJssel – Ouderkerk
- Schoonhoven – Gelkenes
- Ammerstol – Groot Ammers
- Bergstoep – Streefkerk
- Bergambach Tiendweg Oost
- Lekkerkerk – Nieuwe Lekkerland
- Ridderkerk – Kinderdijk
- Kinderdijk – Krimpen a/d Lek
- Hoek van Holland – Maasvlakte
- Hoek van Holland – Harwich
- Europoort – Hull
- Brielle – Rozenburg
- Maassluis – Rozenburg
- Midden-Delfland Broekpolder
- Vlaardingen Vlietzicht – Duifpolder
- Hellevoetsluis – Middelharnis
- Nieuwendijk – Tiengemeten
- Tiengemeten – Stad a 't Haringvliet
- Hekelingen – Nieuw Beijerland
- Rhoon – O. Beijerland – Spijkenisse
- Puttershoek – Zwijndrecht
- Rotterdam Watertaxi
- Rotterdam Katendrecht – Charlois
- Rotterdam – Heijplaat
- Rotterdam – Dordrecht
- Rotterdam Feijenoord – Kralingen
- H.Ido Ambacht – Sophiapolder
- Dordrecht – Zwijndrecht
- Dordrecht – Papendrecht
- Dordrecht – Sliedrecht
- Biesboschcentrum – Sterlinggriend
- Kop van 't Land – Biesbosch
- Gorinchem–Werkend.–Hardinxveld
- Gorinchem – Sleeuwijk
- Willemstad – Numansdorp
- Strijensas – Esscheplaat
- Strijensas – Moerdijk
- Dintelsas – Ooltgensplaat
- Port Zélande – Ouddorp

Zeeland (24 veerponten

- Noordwelle
- Schuddebeurs
- Bruinisse – Anna Jacobapolder
- Burghsluis – Colijnsplaat – Zierikzee
- Zierikzee – Kamperland Sophiahaven
- Veere – Kamperland
- Colijnsplaat
- Kortgene – Wolphaartsdijk
- Gorishoek – Yerseke
- 's Gravenpolder wandelroute
- Walcheren wandelroute (5x)
- Veere wandelroute (2x)
- Vlissingen Watertaxi
- Vlissingen – Breskens
- Hansweert – Perkpolder
- Groede Cletemspolder
- Sluiskil Oost – Sluiskil West
- Sluiskil Rijkswaterleiding
- Koewacht

Noord-Brabant (16 veerponten)

- Oudenbosch – Standdaarbuiten
- Rijsbergen – Stuivezand
- Lage Zwaluwe – Biesbosch
- Terheijden – Breda Haagse Beemd
- Drimmelen Jachthaven
- Werkendam Steur
- Werkendam Bakkerskil
- Sprang-Capelle – Dussen
- Waalwijk – Drongelen
- D.Bosch stadswal – Bossche Broek
- Tilburg Piushaven
- Liempde – Kasteren
- Sint Hubert – Mill
- Cuijk – Middelaar
- Afferden – Sambeek
- Vierlingsbeek – Bergen

Limburg (15 veerponten)

- Reinderslooi natuurgebied
- Blitterswijck – Wellerlooi
- Arcen – Broekhuizen
- Arcen – Lottum
- Lottum – Lomm
- Grubbenvorst – Velden
- Baarlo – Steyl
- Kessel – Beesel
- Neer – Rijkel
- Ool – Marina Oolderhuuske
- Ohé en Laak – Ophoven
- Grevenbicht – Rotem
- Berg – Meeswijk
- Geulle – Uikhoven
- Eijsden – Lanaye

Als u met me hebt meegeteld, dan komt u uit op het aantal veerponten (totaal 318), zoals in de volgende tabel is vermeld:

	auto	fiets	voet	zomer	jaar
Groningen	0	10	0	4	6
Friesland	4	24	4	20	12
Drenthe	0	4	0	0	4
Overijssel	3	14	5	11	11
Gelderland	20	27	8	21	34
Flevoland	0	3	0	3	0
Utrecht	2	8	6	1	15
Noord-Holland	11	27	23	21	40
Zuid-Holland	9	33	18	22	38
Zeeland	0	9	15	8	16
Noord-Brabant	5	7	4	5	11
Limburg	6	8	1	8	7
Nederland	60	175	83	124	194

6 Type veerpont

In dit hoofdstuk willen we graag een onderscheid gaan maken in de diverse typen veerponten die er varen. Zowel in Nederland, als ook in het buitenland. Maar voor we dat gaan doen willen we eerst wat uitleggen over enkele begrippen die in die typelijst gaan voorkomen.

Veerpont of Veerboot

Twee woorden die veel op elkaar lijken. Ze worden ook vaak door elkaar gebruikt. In het kader van dit hoofdstuk willen we toch graag een onderscheid maken.

- **Veerpont**
  We spreken van een veerpont als het gaat om een platte schuit, meestal zonder aanwijsbare voorkant of achterkant. Dat kan een grote pont zijn, zoals de autoponten over de grote rivieren. Maar het kan net zo goed om en klein pontje gaan, geschikt voor fietsen of zelfs alleen maar voor voetgangers. Vaak (meestal) zijn dit soort ponten uitgerust met een laadklep aan voor- en achterkant, soms maar aan één kant. Kenmerk van een pont is het feit dat er geen voor- of achterkant is te onderkennen.

- **Veerboot**
  We spreken van een veerboot, als het om een boot gaat. Zo'n ding met een voorkant en een achterkant, in scheepvaarttermen een boeg en een hek. Aan de voorkant scherp afgesneden, zodat de boot goed door het water kan varen. Meestal aan de achterkant uitgerust met een scheepsschroef die voor de aandrijving zorgt en een roer dat voor de besturing zorgt.

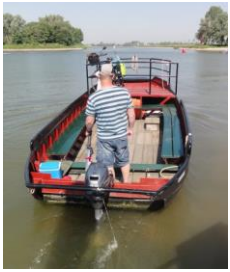
Type	Aandrijving	Geleiding
Roeiboot	Handmatig	Geen
Roeiboot met buitenboordmotor	Motor	Geen
Zeilboot	Zeil	Geen
Motorveerboot	Motor	Geen
Motorveerboot elektrisch aangedreven	Motor elektrisch	Geen
Motorveerpont	Motor	Geen
Motorveerpont koplading	Motor	Geen
Motorveerpont zonder kleppen	Motor	Geen
Motorveerpont elektrisch aangedreven	Motor elektrisch	Geen
Catamaran veerpont	Motor	Geen
SWATH-vaartuig	Motor	Geen
Kabelveerpont met handkracht	Handmatig	Kabel
Kabelveerpont	Motor	Kabel
Kabelveerpont elektrisch aangedreven	Motor elektrisch	Kabel
Gierpont	Stroming rivier	Gierkabel
Gierpont met motor	Stroming + motor	Gierkabel
Zelfbedienings kettingveerpont	Handmatig	Ketting
Zelfbedienings kabelveerpont	Handmatig	Kabel
Zelfbedieningspont elektrisch aangedreven	Motor elektrisch	Kabel
Zelfvarende veerpont	Motor	Geen
Bijzondere vormen	Divers	Divers

Hierboven zien we een tabel met de diverse typen veerponten die in dit hoofdstuk worden onderscheiden. We gaan ze op de volgende bladzijden per type eens na.

Roeiboot

Dit is de simpelste vorm van een veerpont. Een roeiboot, waarin de veerbaas op de roeibank plaatsnam waarna deze de pont met handkracht naar de andere kant bracht. Vroeger waren er vele roeibootveren in Nederland, maar gezien de last voor de schipper zijn de laatste roeibootveren vervangen door een veer met buitenboordmotor.

Roeiboot met buitenboordmotor



Omdat de kracht die de schipper met een roeiboot moet leveren vaak te groot is, werd een roeibootveer vaak uitgerust met een buitenboordmotor. Vaak een simpele motor, zoals we die in de watersportzaken kunnen vinden. De boot blijft natuurlijk een roeiboot, maar dan met een aandrijving. In Nederland is er nog één roeibootveer met buitenboordmotor actief. De meeste anderen zijn vervangen door een simpele veerpont al of niet met dieselmotor of elektromotor.

Zeilboot

Eigenlijk kun je bij een zeilbootveer niet echt spreken van een veerpont. Toch zijn er enkele bootverbindingen die je kunt zien als een veerpont, die worden uitgevoerd met een zeilboot. In de praktijk zien we daarbij dat het om een historische zeilboot gaat. Voor dagen dat er te weinig wind is, is de zeilboot meestal ook uitgerust met een hulpmotor, zodat de verbinding op dergelijke dagen toch kan worden gewaarborgd.

Motorveerboot

Bij dit type heeft de boot de vorm van een echte boot. Aan en van boord gaan gebeurt meestal met een loopplank, vaak vast verbonden aan de boot. Deze loopplank wordt dan neergelaten en steunt tijdens het aanleggen op de kade. Meestal heeft een motorveerboot een dieselmotor als aandrijving.

Motorveerboot elektrisch aangedreven

Een bijzondere vorm van een motorveerboot. Gelijk aan de hiervoor genoemde motorveerboot, maar dan uitgerust met een elektromotor. Bij een kleine boot is dat dan soms een elektrische buitenboordmotor, bij grotere boten wordt vaak gebruik gemaakt van een roerpropeller.

Motorveerpont

Dit is de meest voorkomende vorm van een veerpont. Het gaat hier om een platte schuit, voorzien van laadkleppen aan de voor- en achterkant, waarover auto's, fietsers of voetgangers op de pont kunnen komen. De aandrijving gebeurt soms met een schroef aan voorkant of zijkant maar vaak met één of twee propellers aan de onderkant.

Motorveerpont koplading

Dit is een bijzondere vorm van de motorveerpont. Bij de normale motorveerpont zijn er zowel aan de voor- als aan de achterkant een laadklep aangebracht. Bij de motorveerpont met koplading is er maar aan één kant een laadklep. Bij een fiets-/voetveer is dat niet zo'n probleem; fietsers en voetgangers kunnen immers aan boord gemakkelijk omdraaien. Bij een autoveerpont betekent deze constructie dat de auto er aan dezelfde kant vanaf moet rijden, achteruit dus. Om deze reden komt dit type bij autoveerponten slechts zeer zelden voor.

Motorveerpont zonder kleppen

Nog een andere vorm van een motorveer-pont die ook veel voorkomt in Nederland. Dit soort veerpont heeft meestal geen laadkleppen. Soms is er een klein loopbruggetje te vinden dat (meestal aan de zij-kant van de pont) kan worden neergelaten op de vaste wal. Dit soort veerponten komt veel voor bij kleine fiets-/voetveren.

Motorveerpont elektrisch aangedreven

Voor kleine fiets-/voetveren zien we vaak een motorveerpont waarbij de motor bestaat uit een elektromotor. Voor de energievoorziening zijn zonnepanelen aangebracht welke een accupakket van energie voorzien. Op dagen waarbij weinig zon is, of bij een zeer groot passagiersaanbod is de door de zonnepanelen opgewekte energie niet toereikend. In veel gevallen kan de accu dan eventueel ook worden opgeladen via het stopcontact als de pont aan de oever ligt.

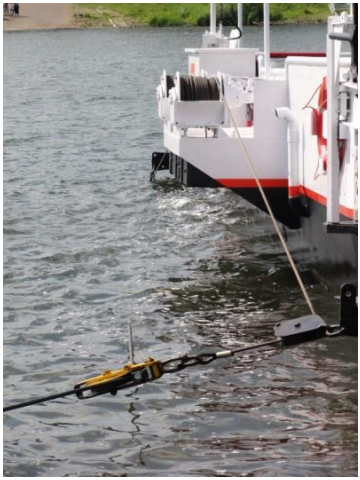
Catamaran veerpont

Een catamaran heeft als kenmerkt, dat er twee drijvers zijn die in het water liggen. Als gevolg daarvan kan de pont tamelijk breed zijn, waarbij toch een stabiele ligging op het water wordt gegarandeerd. Voorbeelden van een catamaran zijn in Nederland te vinden bij de Waterbus die rond Rotterdam en Dordrecht is te vinden.

SWATH-vaartuig

Een SWATH-vaartuig (Small Waterplane Area Twin Hull) is een bijzondere vorm van een catamaran. Maar bij dit type zijn de drijvers volledig onder de wateroppervlakte te vinden. Het deel van het vaartuig dat het wateroppervlakte raakt is echter heel klein. Daardoor is dit type schip zeer ongevoelig voor golfslag. Het type wordt toegepast daar waar stormen kunnen voorkomen. In Nederland is de enige veerpont dat met dit type is uitgerust de verbinding van Vlissingen naar Breskens. Deze is bijna op volle zee gelegen. Doordat met twee SWATH-vaartuigen wordt gevaren kan de verbinding ook bij flinke stormen nog in de vaart blijven. Helaas zijn de kosten voor een dergelijk vaartuig behoorlijk hoog, reden dat in Vlissingen wordt gezocht naar een andere vorm van een veerboot.

Kabelveerpont



Dit is een in Nederland veel voorkomende vorm van een veerpont. Tussen beide oevers is een kabel aangebracht. Deze ligt normaal gesproken op de bodem van het water, zodat scheepvaart geen last heeft van deze kabel. Als de pont overvaart, dan wordt met motorische kracht (meestal een dieselmotor) de kabel gespannen. Daarmee trekt de pont zichzelf naar de andere oever. Tijdens de overvaart moet de scheepvaart wachten omdat de kabel dan boven water of net onder het wateroppervlakte komt te liggen.

Kabelveerpont met handkracht

Dit is een bijzondere vorm van de hiervoor genoemde kabelveerpont. Vroeger kwam deze vorm veel vaker voor. Net als bij een kabelveerpont is er een kabel gespannen van de ene naar de andere oever. De veerman, die op de pont staat, trekt met behulp van een klos de pont naar de andere oever.

Kabelveerpont elektrisch aangedreven

Een bijzondere vorm van een kabelveerpont is die, waarbij er een elektromotor is aangebracht welke de kabel in beweging brengt. De motor is aangebracht op de oever. Op de veerpont zorgt de schipper ervoor, dat er een verbinding wordt aangebracht tussen pont en kabel, waardoor de pont wordt meegenomen naar de andere oever. Als er geen passagiers zijn dan wordt de kabel neergelaten op de bodem van het water.

Gierpont

Kenmerk van een gierpont is het feit, dat de aandrijfkracht wordt geleverd door het stromende water. De pont wordt na vertrek schuin op het water gedraaid, waardoor de kracht van het water ervoor zorgt dat de pont naar de andere oever wordt gebracht. Als ankerpunt dient een kabel, welke meestal in het midden van de rivier aan een anker is vastgemaakt. Voor de herkenbaarheid van de kabel zijn meestal enkele kleine bootjes (vaak in de vorm van een kleine roeiboot) aangebracht. In het buitenland zien we ook gierponten, waarbij de kabel is verbonden met een hoog over het water gespannen kabel. Deze constructie komt in Nederland niet voor. Een reine gierpont (zonder motor) komt in Nederland ook niet meer voor.

Gierpont met motor

Een gierpont wordt voortbewogen door de waterkracht. Maar op momenten dat er weinig stroming is kan weinig snelheid ontwikkeld worden. De overtocht duurt als gevolg daarvan vaak lang. Vroeger was een overtocht van wel twintig minuten geen probleem. Maar met de huidige scheepvaart en haast van de pontpassagiers is dat te lang. Om die reden zijn in Nederland alle gierponten uitgerust met een motor. Deze motor, vaak aangebracht aan de zijkant van de pont, drijft een schroef aan die (naast de kracht van het water) zorgt voor een snellere overtocht.

Zelfbedienings kettingveerpont

Bij dit type veerpont staat er een aandrijfmechanisme met een draaiwiel op beide oevers en ook op de veerpont zelf. Door draaien aan het wiel zorg je ervoor, dat de veerpont wordt voortbewogen. Daartoe loopt er een ketting onder water van de ene naar de andere oever.

Zelfbedienings kabelveerpont

Bij kleine veerponten komt de zelfbedienings kabel-veerpont voor. Een rond-lopende kabel is vast aan de veerpont verbonden, en loopt aan beide oevers over een katrol om als laatste weer aan de pont vast te zitten. Je kunt jezelf (of de pont als deze aan de andere oever ligt) voortbewegen door met de hand aan de kabel te trekken. Uiteraard komt dit soort pont alleen maar voor bij kleine veer-pontjes voor voetgangers en eventueel fietsers.

Zelfbedieningspont elektrisch aangedreven

Een bijzondere vorm van de zelf-bedieningspont, die de laatste jaren in opkomst is, is de elektrisch aangedreven zelfbedieningsveerpont. Een elektromotor zorgt voor de aandrijving. Door een druk op de knop kun je de veerpont naar je toe halen (als deze aan de andere oever ligt), en op de pont zelf is een druk op een knop genoeg om jezelf met de pont naar de andere oever te brengen. Voor de geleiding door het water zorgt een overdwars aangebrachte kabel.

Zelfvarende veerpont

Een moderne ontwikkeling, die in Nederland nog niet wordt toegepast, is het toepassen van een volledig vrij varende veerpont. Vergelijk het maar met een zelfrijdende auto. Daarbij zijn er sensoren die de omgeving waarnemen, waarna een computer besluit neemt om verder te rijden, bij te sturen, of af te remmen. Een soortgelijke ontwikkeling zien we ook bij veerponten.

Foto: Kai T.Dragland, Norwegian University of Science and Technology.

In Noorwegen (bij Trondheim) is een klein veerpontje in de vaart gebracht, dat volledig automatisch zijn weg vindt over het Trondheimkanaal. Wie het pontje wil gebruiken drukt op een knop, waarna het pontje vanzelf naar je toe komt. De computer aan boord van het pontje kent de vaarweg. Sensoren aan boord nemen waar of er scheepvaart is; zelfs kano's en andere kleine obstakels worden waargenomen. De eerste tests met een klein pontje zijn veelbelovend, zodat de universiteit (die het project begeleidt) nu werkt aan een grotere veerpont waarmee 12 passagiers kunnen worden overgezet. De eerste investering in een dergelijk pontje zijn natuurlijk wat hoger dan die van een normaal pontje, maar de exploitatiekosten kunnen veel lager zijn vanwege de afwezigheid van personeelskosten.

We zullen nog even moeten wachten voordat een dergelijke uitvoering in Nederland wordt toegepast. De toekomst zal leren of deze ontwikkeling op grotere schaal zal kunnen worden doorgevoerd.

Bijzondere vormen veerpont

Een aantal vormen, die in Nederland niet (meer) voorkomen wordt hier nog apart behandeld. In het verleden kenden we in Nederland een vorm van een veerpont waarbij de pont niet de vorm van een varend object had, maar waarbij de pont over de bodem van het kanaal reed. Op de bodem van het kanaal waren rails aangebracht van de ene naar de andere oever. De pont was dus eigenlijk meer een stalen construc-tie op wielen (onder water) met boven water een platform, waarop voertuigen konden plaatsnemen. Een aantal van dit soort veerponten kwam voor in het Amsterdam-Rijnkanaal. Bij de verbreding van het kanaal tussen 1965 en 1981 zijn dit type veerponten

buiten gebruik gesteld en vervangen door bruggen of door varende veerponten.

Een andere bijzondere vorm van een veerpont is een zweefveer. Dit type komt in Nederland niet voor, en wereldwijd ook niet veel; er zijn er in de loop der jaren slechts 20 geweest, waarvan er nu nog 8 bestaan. Een aantal zweefveren werd ongeveer 100 jaar geleden gebouwd op die plaatsen waar zeescheepvaart een grote doorvaarthoogte nodig had, en waar een veerpont te weinig capaciteit zou geven of een tunnel of (hoge) brug met lange aanbruggen niet mogelijk was. Een zweefveer wordt gevormd door een hoge stalen brug, tot wel 50 meter hoog waarover een karretje wordt voortbewogen. Aan dat karretje is via kabels een platform verbonden, waarop voertuigen en personen kunnen plaatsnemen. Aandrijving gebeurt meestal door een elektromotor.
Wilt u meer weten over dit type “veerpont”? Neem dan even een kijkje op mijn website www.kusee.nl/zweefveer

7 Techniek zelfbedieningsveerpont

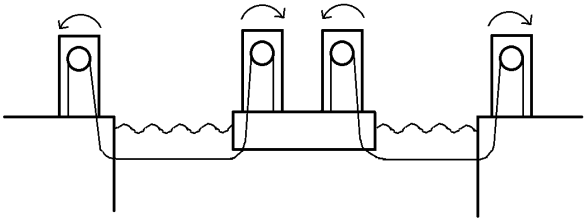
Het begrip *"zelfbedieningspont"* is wat ruim, en we moeten in deze paragraaf onderscheid maken in een aantal verschillende soorten zelfbedieningsponten. Zo kennen we

- Zelfbedienings kabelveerpont
- Zelfbedienings kettingveerpont
- Elektrische zelfbedieningsveerpont

Laten we eerst eens gaan kijken naar de kabelveerpont. Bij dit type is er een kabel over het water gespannen. Soms één kabel, die zowel op de pont als op beide oevers stevig verankerd is aan een paal of iets dergelijk. Soms met een rondlopend touw. Dat is dan vast aan de pont verbonden, loopt via een katrol op de ene oever, een katrol op de andere oever en weer terug naar de pont. Als je aan boord gaat, dan moet je jezelf schrap zetten, en de pont aan de kabel vooruit trekken. Een dergelijke pont kan alleen maar bestaan in kleine wateren, waar absoluut geen scheepvaart is. De kabel is immers altijd over het water gespannen, en voor de scheepvaart zou dat problemen geven.

Daarnaast is er de zelfbedienings kettingveerpont. In Nederland komt dit type bijna twintig keer voor, reden om eens wat nader naar de constructie te gaan kijken. Op beide oevers staat een aandrijfmechanisme. Een kast met een draaiwiel. En op de pont zelf staan ook nog eens twee van diezelfde kasten, ieder ook met een draaiwiel.

Er zijn twee kettingen. De ene loopt vanaf de ene oever, via de aandrijfkast op diezelfde oever, en via één van de aandrijfkasten op de pont en is dan vervolgens vast aan



de pont verbonden. Eenzelfde ketting loopt er vanaf de andere oever, ook weer via twee aandrijfkasten. De tekening op de vorige bladzijde geeft wat verduidelijking.

Draai je aan het wiel, dan wordt via een vertragingsoverbrenging de ketting in beweging gebracht, en trek je jezelf (als je op de pont staat), of de pont (als die aan de andere oever ligt) naar de gewenste oever toe.

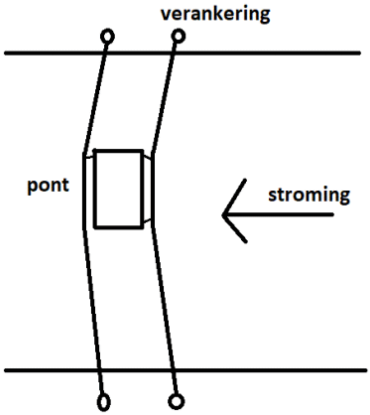
Dat je bij dit soort ponten wel wat spierkracht nodig hebt is wel gebleken. De vertragingsconstructie van de draaiwielen maakt, dat je soms wel driehonderd keer het wiel moet ronddraaien voordat je aan de andere oever bent. Je ziet nog weleens mensen vol energie beginnen, maar na een aantal slagen dan weer met de andere arm, dan weer even pauzerend de overtocht met hijgen en puffen volbrengen.

Vanwege de grote benodigde spierkracht zien we in Nederland, en dan met name in de provincie Overijssel een derde soort zelfbedieningspont verschijnen. Daarbij is een handmatig bediende veerpont omgebouwd in een elektrisch bediende pont. Zowel op de beide oevers als op de veerpont zelf is er een drukknop te vinden. Alleen een druk op de knop is dan genoeg om een elektromotor in werking te zetten, waarna je je spierkracht voor andere zaken kunt bewaren.

8 Techniek kabelveerpont

Veel veerponten in Nederland zijn van het type kabelveerpont. Overigens niet alleen in Nederland; in andere landen komt de kabelveerpont ook veel voor. Waarom is er een kabel, wat gebeurt er met deze kabel, kortom, wat is de techniek achter een kabelveerpont?

Vroeger werden vrijwel alle veerponten met handkracht bediend. Een kleine overzet was dan in de vorm van een roeiboot, maar een overzet voor wagens was een platte schuit. Die platte schuit zou natuurlijk met een boom, afgezet tegen de bodem, kunnen worden voortbewogen. Ook roeipeddels zouden hier wel dienst kunnen doen. Maar dat zou toch wel wat omslachtig zijn. En als er wat stroming is, dan zou het voor de veerman erg moeilijk worden om de pont niet met de stroming te laten afdrijven.



Daarom is er al heel snel een constructie bedacht waarbij er één of twee kabels dwars over de rivier worden gespannen. In rusttoestand, als de pont niet vaart, ligt de kabel op de bodem van de rivier. In Duitsland komt ook een constructie voor waarbij de kabel hoogge-spannen is tussen twee op de oever staande torens. Bij beide vormen kan de scheepvaart er dan ongestoord langs varen. Als de pont naar de andere oever moet gaan, dan gebeurt het bij een aantal ponten, dat eerst de kabel met een lier strak getrokken wordt. De kabel komt dan boven water te hangen. De veerman kan dan met een houten klos de pont langs de kabel voorttrekken. In Nederland zijn er nog twee van dit soort veerponten, namelijk in Haerst (bij Zwolle) en in Ouderkerk aan de Amstel.

Een andere, veel voorkomende constructie is die, waarbij de pont gemotoriseerd is. Dan maakt het niet meer uit of de kabel boven water is strak getrokken. Als de pont aan de oversteek begint, dan zorgt de motorkracht ervoor, dat de kabel strak getrokken wordt. Het stuk kabel dat vóór de pont is gelegen komt dan vanzelf strak te staan. Het gedeelte van de kabel achter de pont komt dan op de bodem van het water te liggen. Uiteraard kan dit alleen maar plaatsvinden als er geen scheepvaart is.

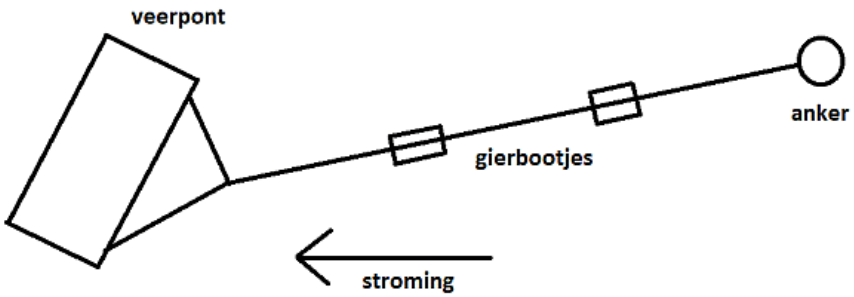
Nog een andere constructie is die, waarbij er een motor is geplaatst op de oever. De kabels (één heengaand en één terugkomend) draaien dan continu rond. Een klemconstructie op de pont zorgt er dan voor dat de pont zich vastklemt aan de ronddraaiende kabel, waardoor de pont dus met de kabel wordt meegenomen naar de andere oever. Vlakbij de andere oever gekomen zorgt de veerman ervoor, dat de klemconstructie wordt losgemaakt, zodat de pont zacht tegen de oever aankomt.

Bij alle vormen van de kabelpont zorgt de kabel ervoor, dat de pont niet met de stroom van de rivier wordt meegevoerd.

9 Techniek gierpont

Een gierpont is een veerpont waarbij de aandrijfkracht wordt geleverd door het water. Stromend water wel te verstaan. In een kanaal waarbij er geen stroming is, zou een gierpont absoluut niet mogelijk zijn.

Hoe komt het nou dat een gierpont naar de andere oever gaat? Daarvoor is wat inzicht in het krachtenspel nodig, een stukje natuurkunde dat we allemaal wel op school hebben geleerd.



Stromend water heeft kracht in zich. Dat merk je wel als je in de stroming staat. Je moet jezelf vasthouden om niet te worden meegevoerd met de rivier. Een gierpont maakt gebruik van deze stroming. Om niet weg te drijven moet een gierpont worden verankerd. Dat kan een anker zijn dat midden in de rivier op de bodem is aangebracht. Het kan ook een verankering zijn aan een hooggespannen kabel die van de ene oever naar de andere oever loopt, een principe dat in Nederland niet voorkomt, maar dat we in Duitsland veel zien toegepast.

Aan het anker (of hooggespannen kabel) zit een lange kabel vast die aan de andere kant aan de pont is vastgemaakt. Om de kabel voor de scheepvaart zichtbaar te laten zijn, zijn er een aantal gierbootjes aangebracht. Een kleine sloep met een radarbaken en verlichting, waardoor de scheepvaart niet verrast hoeft te zijn door de net onder het wateroppervlakte hangende gierkabel.

De gierkabel is, zoals gezegd, vastgemaakt aan de pont. Niet op één plaats, maar op twee plaatsen aan de pont, aan de voor- en aan de achterkant. Het stukje kabel vlakbij de veerpont vormt dus een driehoek. Door op het achterste punt de kabel wat te vieren en op de voorplecht de kabel wat op te rollen, komt de pont scheef in het water te liggen. De waterstroming die tegen de zijkant van de pont aanduwt geeft dan een kracht die voor een deel in de lengterichting loopt (en die door de verankerde kabel wordt opgevangen) en die voor een deel in dwarsrichting loopt. Die laatste kracht zorgt er dan voor, dat de veerpont van de ene oever naar de andere oever drijft. Daarbij is het in principe niet nodig dat er een motor aan boord van de veerpont aanwezig is. De stuwkracht van het water is genoeg om naar de andere oever te komen.

Overigens is de tijd die benodigd is voor de overtocht erg afhankelijk van de waterstroming. Bij sterke stroming geen probleem, maar bij een rivier met weinig stroming duurt de overtocht toch wel lang. Een overtocht van wel twintig minuten was vroeger geen probleem. Maar voor de scheepvaart van tegenwoordig is dat wel een probleem, net als voor passagiers voor wie tegenwoordig tijd geld is. Daarom zijn in Nederland alle gierponten inmiddels uitgerust met een hulpmotor, die een schroef aandrijft, waarmee de overtocht kan worden versneld. Maar ondanks die hulpmotor, van het principe van een gierpont wordt ook in Nederland nog steeds gebruikt gemaakt.

10 Welke pont in de lijst met ponten ?

Mensen vragen weleens *“hoeveel veerponten varen er eigenlijk in Nederland”*? Een simpele vraag, maar een vraag waarop niet zo simpel een eenduidig antwoord is te geven. Want wat is eigenlijk een pontje? Wanneer spreken we van een veerpont en wanneer niet? Wanneer nemen we een pontje op in de lijst, en wanneer niet? Hieronder gaan we wat voorbeelden na, en ik hoop dat u na afloop van dit hoofdstuk wat begrip hebt voor het antwoord *“er varen er ongeveer 300”*, met nadruk op het woord *“ongeveer”*, waarbij een exact aantal dus niet kan worden gegeven.

Door de Vereniging Vrienden van de Voetveren is er een stelregel opgesteld waarbij ze willen vaststellen of een veerpont wel of niet mag worden meegerekend in de lijst van veerponten. Die regel luidt als volgt:

> *Er is sprake van een veerpont als er sprake is van een verbinding over water, publiekelijk toegankelijk, gelegen in een doorgaande route met ten minste twee halteplaatsen, die een min of meer regelmatige dienst aanbiedt.*

Dat lijkt duidelijk en waterdicht. Maar laten we eens een paar voorbeelden nagaan en bezien of het wel zo waterdichte omschrijving is. U mag zelf besluiten of u het een veerpont vindt of niet, of we hem meetellen in de lijst of niet.

Pontje naar Engeland

Er vaart een pontje van IJmuiden naar Newcastle of van Hoek van Holland naar Harwich of van Europoort naar Hull. Telt dat nou als een pontje? Ja, publiekelijk toegankelijk is de boot, hij gaat over water, heeft twee halteplaatsen en vaart in een regelmatige dienst. Maar het zijn wel erg grote veerboten. Prachtig om te zien natuurlijk, maar het zijn bijna cruiseschepen. Veel mensen schieten in de lach als we zeggen dat we dit pontje wel meetellen met de veerponten in Nederland.

En als we deze veerboten meetellen, hoe zit het dan met die andere cruiseschepen? Regelmatig leggen grote boten aan bij de cruiseterminal in Amsterdam of Rotterdam. Ook die boten varen over water, ook die boten hebben tenminste twee halteplaatsen. Ze komen wel regelmatig in Amsterdam of Rotterdam, maar omdat ze niet in een regelmatige dienst varen tellen we ze niet mee in de lijst van veerponten.

Rondvaartboot of veerpont

Het verschil tussen een rondvaartboot en een veerpont is niet altijd even duidelijk. Ja, een rondvaartboot waar je aan boord kunt gaan voor een uurtje varen, en waarbij je na een uur weer op dezelfde plaats uitstapt, is natuurlijk duidelijk. Dat is een rondvaartboot, en die tellen we niet mee als veerpont. Maar laten we eens naar Veere gaan. Vroeger, toen Walcheren en Noord-Beveland nog eilanden waren, was er hier een veerpont. Uiteraard zou die worden meegeteld in de lijst. Maar toen er in 1962 een weg werd geopend over de Veerse Gatdam, die het Veerse Gat afsloot, ging de veerpont van Veere naar Kamperland naar het museum.

Vanwege de toeristische ontwikkeling van Zeeland kwam er al snel een rondvaartboot in dienst. Je kon in Veere opstappen, een uurtje varen over het Veerse Meer, en in Veere weer uitstappen. Een echte rondvaartboot dus. Maar ook op Noord-Beveland kwam het toerisme op gang. De rondvaartboot kwam tijdens de rondvaart toch langs Kamperland, en kon daar dus best even aanleggen. Zo kwamen mensen uit Noord-Beveland ook in de gelegenheid om een rondvaart te maken. Mensen uit Veere bleven in Kamperland zitten, en mensen uit Kamperland bleven in Veere zitten tijdens hun rondvaart. Nog steeds een rondvaartboot dus. Maar de maatschappij bood ook de gelegenheid om een kaartje te kopen voor een deeltraject. Van Veer naar Kamperland of omgekeerd. En daarmee is deze rondvaartboot opeens een veerpont geworden. Telt deze nou mee in de lijst of niet?

Eenzelfde situatie doet zich voor in de grachten van Amsterdam. Er varen vele rondvaartboten die natuurlijk niet in de lijst passen. Maar er is ook een rondvaartboot met meerdere haltes. Centraal station, Artis, Hermitage, Rijksmuseum en weer rond naar het Centraal Station. Nog steeds een rondvaartboot? Of is dit nu een verbinding over water, publiekelijk toegankelijk, met meerdere haltes, dus volgens de hiervoor genoemde omschrijving een veerpont? Zegt u het maar, mag deze meetellen of niet?

Semi-publiekelijk toegankelijk

In de omschrijving van een veerpont staat dat deze publiekelijk toegankelijk moet zijn. Nu vaart er in Enkhuizen een pontje in een driehoek tussen het station, het parkeerterrein bij de Markerwaarddijk en het Zuiderzeemuseum. Men noemt het een veerpont die een verbinding tussen deze drie haltes geeft. Maar volgens de letter van de wet van de hierboven genoemde lijst is de veerpont niet publiekelijk toegankelijk. Je moet een kaartje voor het Zuiderzeemuseum kopen om te mogen meevaren. Even van het station naar de dijk meevaren is niet mogelijk. En daarmee ontstaat direct de vraag of dit pontje nou wel of niet mag meetellen in de lijst van veerponten in Nederland.

Zeer kleine pontjes

Er zijn ook heel kleine pontjes. Soms in een wandelroute door polderland, soms heel klein in een speeltuin. Die eerste groep valt binnen de omschrijving van de lijst. Doorgaande route, twee haltes, regelmatige dienst (bij een zelfbedieningspontje is dat zelfs 24 uur per etmaal). Maar als je die eerste groep meetelt, dan zou je ook die tweede groep moeten meetellen. Soms is er sprake van een speelobject voor kinderen in een speeltuin. Zo'n vlot met een kabel. Publiekelijk, twee haltes, ja, zo zou je kunnen rekenen. Toch worden dit soort zeer kleine pontjes niet meegeteld in de lijst van veerponten in Nederland.

Doorgaande route

In de hiervoor genoemde omschrijving van een veerpont was sprake van een doorgaande route. Bij een veerpont over de grote rivieren is dat duidelijk. Bij een klein zelfbedieningspontje in een fietsroute of wandelroute is dat ook wel duidelijk. Maar wanneer is een route nou eigenlijk doorgaand? Het pontje van de Ringvaartdijk naar het eiland Kaag is geen doorgaande route. En eigenlijk zouden we de veerdiensten naar de Waddeneilanden om die reden ook moeten buitensluiten, want een doorgaande route is er in die situaties niet. Zo zie je maar, duidelijkheid bij de hierboven genoemde omschrijving is niet altijd te geven.

Vrachtboten met passagiersaccommodatie

Vanuit de havens varen regelmatig boten waar trailers en vrachtwagens op worden vervoerd. Vanuit de Rotterdamse of Amsterdamse haven naar Engeland, en naar vele andere bestemmingen. Als voorbeeld nemen we hier de verbinding van Gent naar Bergen in Noorwegen. Echt publiekelijk toegankelijk zijn deze boten niet. Ze zijn in eerste instantie alleen bedoeld voor vrachtwagens waarbij er voor de chauffeurs ook enige passagiersaccommodatie aan boord aanwezig is. Maar omdat er in een dergelijke situatie soms wat accommodatie over is wordt deze op het laatste moment nog weleens verhuurd aan passagiers zonder vrachtauto. Reserveren is niet mogelijk, maar tegen een gering bedrag kun je toch meevaren. Is dit nu een veerpont of niet?

Privé veerponten

Een speciale categorie vormt de groep van privé veerponten. Op diverse plaatsen in Nederland staat er een huis of een woonboot aan de ene kant van een water, waarbij er aan de andere kant een goede weg aanwezig is. Voor de bereikbaarheid van de woningen heeft de eigenaar dan een klein handmatig bediend pontje liggen. Soms is er één huis met een pontje. Maar er zijn ook plekken in Nederland waar meerdere kleine pontjes liggen. Zo vinden we langs de Broekermeerdijk in Broek in Waterland over een afstand van ongeveer 600 meter zeker 20 kleine veerpontjes. De weg ligt aan de zuidkant van het water, de woonboten liggen aan de noordkant van het water. Iedere bewoner heeft daar zijn eigen pontje.

Even voor de goede orde, dit soort pontjes zijn niet publiekelijk toegankelijk. De eigenaar ziet liever niet dat u met zijn pontje gaat varen.

Besluit

In dit hoofdstuk hebben we stilgestaan bij de vraag wanneer een veerpont meetelt in de lijst van veerponten. We herhalen de omschrijving nog maar een keer.

> *Er is sprake van een veerpont als er sprake is van een verbinding over water, publiekelijk toegankelijk, gelegen in een doorgaande route met ten minste twee halteplaatsen, die een min of meer regelmatige dienst aanbiedt.*

En zoals u hiervoor hebt kunnen lezen, de omschrijving is niet waterdicht. We komen uit op ongeveer 300 veerponten in Nederland, met nadruk op het woord *"ongeveer"*.

11 Zeer kleine pontjes

Naast de bekende veerponten, zoals de autoveren over de grote rivieren, de zomerse fiets-/voetveren in toeristische gebieden, zijn er ook nog pontjes waarvan je je soms wel zou afvragen of het wel een pontje is of niet. Zo'n klein ding dat het soms houdt tussen een vlot, een veerpont of een speeltoestel. In dit hoofdstuk bekijken we er een paar, en u moet zelf maar zeggen of u het een veerpont noemt of niet.

De Glind

Ongeveer halverwege Amersfoort en Barneveld ligt het dorpje De Glind. Geen groot dorp, landelijk gelegen aan de Postweg tussen beide genoemde plaatsen. In het dorp is een instelling voor jeugdzorg, een conferentiecentrum, een school, een kerk, kortom een klein dorp zoals overal voorkomt. Aan de noordkant van het dorp ligt een vijver met in het midden daarvan een eiland. Eigenlijk bedoeld voor de jeugd om te spelen. Vanaf de Rudolphlaan gaat er een klein zelfbedienings trekpontje naar toe. Op de foto ziet u het pontje. En zeg nou zelf, is dit een echte veerpont of een speeltoestel?

Woerdense Verlaat

Het dorp Woerdense Verlaat ligt ten noorden van Woerden. Gaan we nog wat verder in noordelijke richting, dan kunnen we langs het water met de naam de Kromme Mijdrecht

rijden. De weg ligt aan de oostkant van het water. Maar aan de westkant staat er een fraai huis, landelijk gelegen in de polder. Over de weg zeer slecht bereikbaar, eigenlijk alleen maar door een flink stuk over een dijk te lopen. Voor de bewoners ligt er een klein veerpontje gereed. De foto toont de landelijke omgeving. Overigens, het is geen openbaar pontje, het is uiteraard niet de bedoeling dat u met het pontje even gaat overvaren, tenzij u uitgenodigd bent door de bewoners.

Waddinxveen Bloemendaalse polder

Vlakbij Gouda, net aan de andere kant van de autosnelweg A12 ligt de Bloemendaalse polder. Het is grondgebied van de gemeente Waddinxveen. De gemeente heeft zich als doel gesteld het poldergebied beter toegankelijk te maken. Daartoe zijn er, naast het al lang bestaande voetpad van de Winterdijk, een aantal wandelroutes uitgezet. Deze lopen over het weidegebied. Bij slecht weer moet je echt laarzen meenemen, en onafhankelijk van het weer moet je bij dit soort wandelingen ook nog uitkijken voor de koeienvlaaien. Het is immers een wandeling over boerenland. Bij één van deze wandelroutes is er een zelfbedienings trekpontje opgenomen om bij een vogelkijkhut te komen. De veerpont is in de loop van 2017 in dienst gesteld.

12 Tijdelijke pontjes

De veerponten zoals deze in hoofdstuk 5 zijn genoemd zijn alle ponten die met een vaste regelmaat varen. Ongeveer de helft uit de lijst vaart het hele jaar, de andere helft vaart alleen tijdens de zomerperiode. Toch zijn er ook veerpontjes die niet in een vaste lijst zullen voorkomen. Ik bedoel dan de tijdelijke pontjes. Dat zijn verbindingen die voor een paar weken, en soms maar voor een enkele dag worden ingezet.

Bij onderhoudswerkzaamheden aan een brug kan het nodig zijn om de brug af te sluiten voor alle verkeer. Voor auto's wat vervelend als je tien kilometer moet omrijden, maar voor fietsers en voetgangers betekent dat een veel te lange reis. Door de opdrachtgever of de aannemer van de reparatiewerkzaamheden wordt er dan tijdelijk een veerpont ingezet.

Op de foto hierboven zien we een voorbeeld van een tijdelijk pontje. Bij werkzaamheden aan de hefbrug in Alphen aan den Rijn werd deze afgesloten voor alle verkeer. Vanaf het terrein van Provinciale Waterstaat vertrok het pontje naar een tijdelijke steiger aan de andere kant van de Gouwe.

In Nederland is er in Woubrugge een bedrijf dat zich heeft toegelegd op de verhuur van veerponten. Het bedrijf “Van Leersum Maritiem” verzorgt in die plaats de vaste veerpont tussen de Boddens Hosangweg en de Groenewoudskade over het Paddegat. Daarvoor heeft het bedrijf uiteraard een veerpont beschikbaar. Maar daarnaast beschikt zij over nog zes andere kleine veerpontjes die verhuurd worden.

Maar het komt ook voor dat een aannemer zelf over een klein pontje beschikt. Hiernaast een foto van een pontje dat werd ingezet bij de toch wel langdurige (enkele maanden) afsluiting van de brug over de Ringvaart bij Nieuwe Wetering. Fietsers en voetgangers hadden met dit pontje toch een goede mogelijkheid om het water over te steken.

Wat ook nog weleens voorkomt is het verhuren van een pontje van een veerdienst die alleen in de zomer vaart. In de wintermaanden ligt zo’n pontje toch maar stil, en verhuur gebeurt dan nog weleens. Zo is het pontje van Lopik-Ameide een paar weken ingezet in Ouderkerk a/d IJssel omdat dat pontje naar de werf moest, en is het pontje uit Grouw weleens een paar weken in Noord-Brabant ingezet bij de afsluiting van een brug over een kanaal.

Zoals op de foto hiernaast is te zien worden de vaartijden en de omleidingsroute met borden aangegeven.

13 Reclame op veerpont

Een veerpont dient natuurlijk in eerste instantie om personen fietsers en/of auto's over het water naar de andere oever van een kanaal of rivier te brengen. Voor het dekken van de kosten daarvoor wordt aan de passagiers een veergeld gevraagd. Vaak wordt ook nog subsidie verleend door de gemeenten of andere overheidsinstanties.

Voor een veerexploitant vormen andere inkomstenbronnen uiteraard een welkome aanvulling. Daartoe wordt op de pont vaak de niet gebruikte zijkant ingezet voor reclame uitingen. Dat kunnen panelen zijn, soms van kunststof, soms van hout. Bedrijven uit de omgeving kunnen de ruimte dan huren om er reclame aan te brengen. Sommige mensen zien dit als een lelijke vorm van horizonvervuiling, maar voor de exploitant kan het net een leuke aanvulling zijn op de inkomsten.

Als voorbeeld zien we op deze bladzijde we een foto van het pontje van Lopik naar Ameide. Het is een foto van het eerste pontje dat op deze verbinding heeft gevaren, inmiddels is er een ander pontje dat daar vaart. Maar aan de reling van de pont zien we een groot reclamebord voor een supermarkt in het dorp Lopik. Zo krijgt de supermarkt extra aandacht, en krijgt de exploitant van de pont extra inkomsten.

In Amsterdam is de situatie nog wat extremer. Daar biedt het GVB (Gemeente Vervoer Bedrijf) dat de veerponten over het IJ exploiteert sinds een aantal jaren aan om de gehele zijkant van een veerpont van reclame te voorzien. Deze vorm van total-advertisement laat zich van grote afstand zien. En in Amsterdam rond het Centraal Station komen er zoveel mensen, dat de reclame zeker effect zal hebben en door velen gezien zal worden. Op de volgende bladzijden zien we een paar voorbeelden van deze reclamevorm in Amsterdam.

Op deze en de vorige bladzijde:
diverse veerponten in Amsterdam met reclame-uitingen.
Alle foto's van deze Amsterdamse ponten zijn van Alex Wijsman.

14 Voorrangsregels

Net als op de weg zijn er op het water ook voorrangsregels. De schippers van de beroepsscheepvaart hebben die in hun opleiding meegekregen en kennen de regels als het goed is. Voor kleinere schepen zoals pleziervaartuigen zijn er geen wettelijke eisen voor een opleiding. Veel mensen volgen een cursus voor het halen van het klein vaarbewijs, op zich heel goed, maar strikt genomen is dat niet nodig.

Toch is wel goed om wat kennis van de voorrangsregels bij een veerpont te hebben. Het voorkomt vervelende situaties die helaas in de praktijk nog weleens voorkomen. Een veerpont wordt aan de oever aangekondigd door middel van een speciaal bord. Een wit bootje op een blauw vierkant geeft aan dat er kort na dat bord een veerpont kan overvaren. Grote schepen, vrachtboten en grote passagiersvaartuigen, hebben voorrang op de veerpont. De veerman kent deze regel en zal pas vertrekken als grote boten zijn gepasseerd. De grotere ponten beschikken ook over marifoon, waarmee zij contact kunnen opnemen met de beroepsvaart.

Bij een klein schip is het anders geregeld. Een klein schip moet *"voorrang verlenen aan een vertrekkende, kerende of overstekende veerpont"*, zo staat het omschreven in het in het Binnenvaartpolitiereglement (BPR). Daarbij is het van belang om te weten of het een vrijvarende pont is of een kabelpont. Want als een kabelpont aan de oversteek begint, dan komt de kabel of ketting strak te staan, vaak net onder de waterspiegel. Een klein schip moet dus vaart minderen en even wachten tot de pont de andere oever heeft bereikt. En bij een gierpont is er nog een extra complicatie. Het anker van de gierpont is enkele honderden meters stroomopwaarts op de bodem van de rivier bevestigd. De gierkabel kun je zien aan de gierbootjes die deze kabel markeren. Als een gierpont naar de andere oever vaart moet de scheepvaart al vanaf het ankerpunt aan de achterzijde van de pont blijven. Zou u dat niet doen, dan komt u klem te zitten tussen de gierkabel en de oever waar de gierpont naar toe is gevaren.

Nog even de formele regels. In het BPR staat artikel 6.23, en daarin staan de vaarregels voorveerponten:

1. Een veerpont mag slechts vertrekken, keren of het vaarwater oversteken, nadat hij zich er van heeft vergewist dat dit zonder gevaar kan geschieden.
2. Een veerpont mag bij vertrek, keren of oversteken van het vaarwater medewerking verlangen van een groot schip.
3. Een klein schip moet voorrang verlenen aan een vertrekkende, kerende of overstekende veerpont.

15 Enkele verhalen

In de hierna volgende bladzijden staan we stil bij een aantal verhalen waarin een veerpont voorkomt. We pikken er een paar aardige uit en werken die wat verder uit.

15a De molenaar en de veerman

Vroeger was het beroep van veerman een beroep dat met handkracht werd uitgevoerd. Bij een kleine pont voor voetgangers was dat een roeiboot die handmatig werd geroeid, en bij een wagenveer was dat vaak een pont die aan kabels werd geleid, waarbij de veerman met een klos de pont in beweging bracht. Bij goed weer een leuk beroep, maar bij storm een zware taak. De veerman moest dan extra hard werken, en wilde daarvoor dan ook extra betaald worden.

De regel was, dat bij harde wind het veergeld werd verdubbeld. Dat lijkt duidelijk, maar wanner is er nou sprake van harde wind? Dat is natuurlijk een subjectieve zaak. Nou was er natuurlijk in ieder dorp wel een windmolen. En om de vraag wat objectiever te kunnen beoordelen was er afgesproken, dat als de molen in de stormstand stond, er dan dubbel tarief mocht worden gerekend. Een molen die in de stormstand staat is te zien aan de hoek waaronder de wieken staan. Als de molen even stilstaat bij normaal bedrijf zoals op deze foto, dan staan de wieken even voorbij de horizontale en verticale stand. Maar bij

de stormstand staan de wieken precies onder 45 graden gesteld. Dan kan de molenaar de wieken van de molen beter verankeren tegen rukwinden.

Van veraf is dus te zien of de molen gewoon stilstaat of in de stormstand staat. De pontschipper kon dan met een gerust hart aan de passagiers het dubbele tarief vragen. Zie maar, de molen staat in de stormstand.

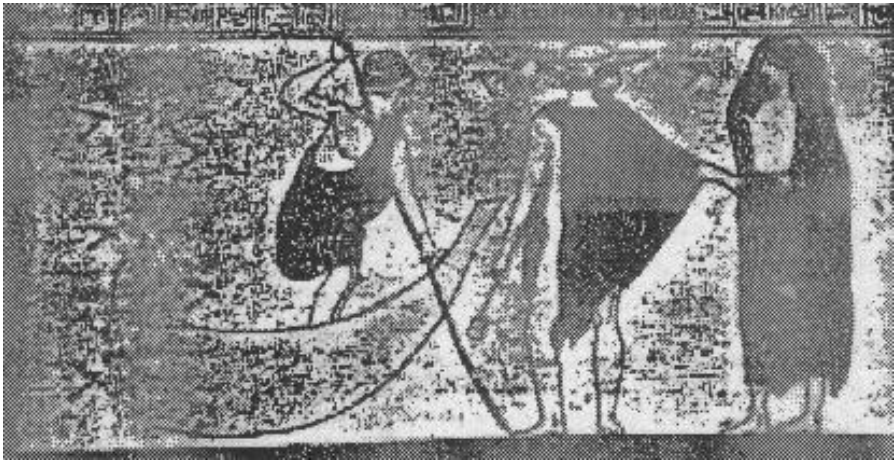
Het schijnt ook weleens voorgekomen te zijn, dat er een één tweetje tussen molenaar en pontschipper was. Een stiekeme afspraak om de molen alvast in de stormstand te zetten, ook al woei het nog niet zo hard. Een fles geestrijk vocht voor de molenaar en zowel molenaar als pontschipper waren natuurlijk tevreden over een “objectieve” afspraak. En de passagiers konden in zo’n geval niets anders dan dubbel betalen. Zie maar, de molen staat in de stormstand.

15b Griekse mythologie

Veerponten zijn al oud. Heel oud. Al in de middeleeuwen waren er in Nederland veerponten over de grote rivieren, het was in die tijd immers nog niet mogelijk om bruggen te bouwen over een dergelijke lengte.

Maar ook in de Griekse mythologie is er al sprake van een veerpont. De Grieken geloofden namelijk dat, als je overleed, je lichaam op de één of andere manier naar het dodenrijk zou worden getransporteerd. Hoe dat precies ging, dat wisten de Grieken ook niet. Maar wat ze wel wisten, was het feit, dat je om dat dodenrijk te bereiken, je over een rivier, de Styx zou moeten overvaren. De veerman, Charon, die dat voor je deed moest natuurlijk betaald worden. Omdat een overledene dat zelf niet meer kon doen, legden de Grieken bij een overledene een muntstuk in de mond. De veerbaas kon daarmee worden betaald en de overledene zou in alle geluk het dodenrijk kunnen betreden.

Zo zie je maar, zelfs in de Griekse oudheid was er al een veerpont.



15c Prins Johan Willem Friso bij Moerdijk

Een verhaal met een slechte afloop. Zo kunnen we de overtocht van prins Johan Willem Friso bij Moerdijk omschrijven. Hij was vanaf 1708 stadhouder van Groningen en Friesland. Hij was toen nog maar net meerderjarig (hij was geboren op 4 aug 1687). Johan Willem Friso was een afstammeling van de Vader des Vaderlands, Willem van Oranje.

Omdat er wat meningsverschil was over de aanspraak op de titel “Prins van Oranje”, werd besloten om daarover in Den Haag te gaan overleggen. En dus reisde de prins vanuit het zuiden naar Moerdijk, waar de veerpont over het Hollands Diep naar Strijensas genomen moest worden, om daarna over land weer verder te reizen naar Den Haag. Het weer was redelijk, alhoewel er wat regen op komst was.

De koets van de prins werd op de pont gereden. Dat was een zeilpont maar dat was geen probleem. De overtocht verliep in eerste instantie goed. De prins was uit zijn koets gestapt aan boord van de pont, en niets leek erop dat er iets ergs zou gebeuren. Vlak voor de aankomst in Strijensas moesten de zeilen nog worden gedraaid, en daarbij ging blijkbaar wat mis. De zeilen weigerden, een flinke windvlaag blies tegen het zeil, en de boot schepte water. Alle opvarenden vielen van boord. Iemand wist nog de deurkruk van de koets vast te grijpen en de prins klemde zich weer aan hem vast. Maar een golf die overboord sloeg zorgde ervoor dat prins Johan Willem Friso overboord sloeg en verdronk.

Door de schipper van de pont werd er nog een reddingsactie opgezet, waarbij diverse opvarenden konden worden gered. Maar de prins en zijn kamerheer werden pas na acht dagen op ongeveer dezelfde plaats gevonden, verdronken. Een half jaar later is de prins bijgezet in de grafkelder van de Friese Nassau’s in de grote kerk in Leeuwarden.

15d Ongeval Genemuiden

Genemuiden is gelegen aan het Zwarte Water, bijna op de plek waar dit uitmondt in het IJsselmeer. In 1922, waarin dit verhaal zich afspeelt was heette die laatste nog Zuiderzee, en stond in open verbinding met de Noordzee. Bij slecht weer kon het er danig te keer gaan. Zo ook op 8 maart van dat jaar. Het was hard gaan stormen, en de veerman had in de loop van de middag al besloten, dat het onverantwoord was om te blijven varen. De pont zou uit de vaart genomen worden. Telefonisch werd het trambedrijf daarvan in kennis gesteld. Reizigers voor Genemuiden die met de tram uit Zwolle kwamen konden dan al eerder, in Hasselt uitstappen, om van daaruit met een wandeling van ongeveer 6 km Genemuiden te bereiken.

Groot was zijn verbazing, dat er toch een gezelschap met de tram was doorgereden tot bij de halte aan de noordkant van de veerpont. Goede raad was duur. Als de boot van half zes niet meer zou varen, dan zou het gezelschap terug moeten lopen naar Hasselt of elders onderdak zoeken. De veerman stelde dat het onverantwoord was om bij deze zware storm over te varen. Maar één van de leden van het gezelschap was de burgemeester van het dorp. Op aandringen van zijn vrouw besloot hij om toch te willen overvaren; daartoe gaf hij opdracht aan de veerman, die zich door zijn gezag liet ompraten.

De tocht werd aanvaard, maar na een stukje varen bleek het toch niet goed mogelijk te zijn verder te varen. Water stroomde aan boord van de pont. Omdat men dacht dat de pont zou zinken werd overgestapt op de roeiboot die altijd aan boord aanwezig is. Helaas ging dat niet goed. De roeiboot maakte water en sloeg om. Elf personen, waaronder de burgemeester en zijn vrouw, twee rijksveldwachters, de gemeente-opzichter, de veerman en zijn zoon, kwamen bij het ongeluk om het leven.

In 2016, bij het veertig jarig bestaan van de stichting Vrienden van Oud Genemuiden, is een plaquette onthuld met de namen van de 11 overleden personen. De plaquette is zodanig opgesteld dat, als je er doorheen kijkt, je de plaats van het ongeluk in 1922 kunt zien.

15e Auto op de pont achtergelaten

Het verhaal dat ik u hier vertel speelde zich niet in Nederland af, maar in de Verenigde Staten. Daar wonen nou eenmaal rijke en arme mensen, het verschil is daar wat groter dan bij ons. Uit die eerste categorie was er een man met een grote, zeer dure Porsche. Zo'n auto die je voor vier of vijf ton kunt aanschaffen, en dan nog zonder accessoires. Met deze auto was de man een veerpont ergens in de States opgereden.

De meeste mensen rijden, als ze met de auto de pont oprijden, aan de andere oever ook weer verder met de auto. Maar deze man besloot dat het anders moest. Het duurde blijkbaar te lang, zo vond hij, om van de pont af te rijden. De man ging lopend verder. Blijkbaar stond zijn huis aan de andere oever vlakbij de veerstoep.

Het personeel van de pont keek verbouwereerd toen na het aanlanden bleek, dat er nog een auto op de pont bleef staan. Even in het interieur gekeken, en de contactsleuteltjes zaten gewoon in het slot. Uiteindelijk heeft het pontpersoneel een leuk ritje gehad met een toch wel erg luxe auto, en heeft de auto netjes afgeleverd bij het woonadres van de eigenaar.

15f Veerpont helpt politie

Dat een veerpont ook behulpzaam kan zijn bij opsporingsdiensten is maar weer gebleken bij de pont in Pannerden. Een goede samenwerking van de pontschipper met de politie resulteerde in de aanhouding van een inbreker.

Helaas gebeurt het in de oostelijke Betuwe ook, dat inbrekers hun slag slaan. Zo gebeurde in Doornenburg. De inbreker reed na gedane zaken weg met een auto. Een buurman zag de inbraak gebeuren. Hij durfde de inbreker niet aan te houden, hij was, zoals zoveel Nederlanders, beducht voor een knuppel in zijn nek. Maar met de auto reed hij ongezien achter de inbreker aan. De inbreker reed naar de pont en ging daar aan boord om naar Pannerden over te varen. Vanuit zijn auto belde de buurman de politie. Die heeft natuurlijk ook niet direct een politieauto gereed staan, een aanrijdtijd van een kwartier is toch wel normaal.

Maar vanuit de politiecentrale werd contact gezocht met de schipper van de veerpont. Zonder veel te zeggen, en zonder de inbreker aan te spreken, zorgde de schipper ervoor dat hij erg treuzelde. Heel rustig werd het veergeld geïnd. Wat langzamer dan gebruikelijk werd de overtocht in gang gezet. Midden op het kanaal bleef de pont nog even stil liggen, en toen de pont eindelijk aan de andere oever arriveerde, stond de politie daar inmiddels gereed om de inbreker in te rekenen.

Een goede samenwerking tussen een zorgzame burger, een behulpzame pontschipper en de alerte politie resulteerde hier in een goede opsporing van misdadigers.

15g Omslaande pontjes

Net ten westen van het dorpje Hekendorp, gelegen tussen Gouda en Oudewater, ligt het klooster Sint Gabriël. Dit klooster had vroeger een centrumfunctie voor de gelovigen in de omgeving. Regelmatig waren er diensten waar mensen van alle kanten naar toe kwamen. De mensen die vanuit het noorden kwamen moesten daarbij de Hollandsche IJssel oversteken. Bij het klooster lag er daartoe een klein kabelpontje, waarvan men gebruik kon maken. Een veerman bediende, zoals dat in die tijd gebruikelijk was de pont met een houten klos. De foto toont de situatie in 1992, toen het pontje al een tijd buiten dienst was maar nog net niet was afgevoerd.

In vroeger jaren heeft er met pontje een groot ongeluk plaatsgevonden, waarbij een aantal mensen om het leven kwam. U kunt zich de situatie wel voorstellen in de dertiger jaren van de vorige eeuw. Geen straatverlichting, in de winter donker en de situatie was er niet erg overzichtelijk. De mensen die op weg waren naar het klooster waren aan boord van het pontje gegaan, de veerman was bezig met de overtocht. Eén van de passagiers dacht, dat de pont de andere oever al had bereikt, en stapte overboord. Plons, in het water. Op zich natuurlijk vervelend, maar in de paniek die er op dat moment ontstond gingen alle passagiers aan één kant van het pontje staan om de drenkeling te redden. En dat is nou net iets, dat je bij een klein kabelpontje niet moet doen. Want heel stabiel is zo’n pontje niet. Vervolgens gebeurde wat onoverkomelijk was. Het pontje kapseisde en alle passagiers vielen in het water. Als gevolg van de paniek in het donker en het gegeven dat veel mensen in die jaren niet konden zwemmen, kwamen diverse mensen om het leven.

Veerpontjes die omslaan, dat is overigens niet iets van de vorige eeuw. Ook in de tegenwoordige tijd komt het nog weleens voor, overigens in dit geval door schuld van de gebruikers. Bij Hillegom liggen er twee kleine trekpontjes waarmee je tijdens een wandelroute door de polder de Leidsche Trekvaart kunt oversteken. Er staat netjes een bordje bij: “maximaal 4 personen”. Een wandelgroep bestaande uit 10 personen dacht de informatie van dat bordje te kunnen negeren. Met 10 personen op een dergelijk pontje gepropt wordt het geheel toch wel instabiel, en ook hier gebeurde het onoverkomelijke. Het pontje sloeg om. Gelukkig is de trekvaart niet zo diep en konden de mensen met een nat pak de vaste wal bereiken. Toch was er nog wel wat zorg of er niemand in het water was achterbleven, zodat brandweer en ambulances bij de redding in actie moesten komen. Gelukkig in dit geval met niet meer schade dan een nat pak.

16 Moderne ontwikkelingen

Veerponten vormen een vervoersmogelijkheid die al eeuwen bestaat. Als aandrijfkracht is de handkracht (roeiboot en handmatig voortbewogen kabelponten) en waterkracht (gierponten) inmiddels vrijwel overal vervangen door motorische kracht. Daarmee lijkt het dat de ontwikkeling van een veerpont tot stilstand is gekomen; de techniek is verder wel uitontwikkeld, zo lijkt het. Toch zijn er enkele moderne ontwikkelingen die ik u toch niet willen onthouden.

a) Elektrische zelfbedienings veerpont

Een moderne ontwikkeling is die, waarbij een kleine zelfbedienings kabelveerpont wordt uitgerust met een elektromotor. Probleem bij de kleine zelfbedieningsponten die met handkracht moeten worden voortbewogen is het feit, dat er tamelijk veel spierkracht nodig is om de pont naar de andere oever te brengen. Het is helemaal niet vreemd als je een draaiwiel wel driehonderd keer moet ronddraaien voordat je aan de andere oever bent. En als je dan bij aankomst ook nog eens de pech hebt dat de pont aan de andere oever ligt, dan komt daar nog weer eens zo'n driehonderd slagen aan het wiel bij om de pont eerst naar je toe te halen. Voor veel mensen is deze vorm van aandrijving toch wel bezwaarlijk.

Om die reden heeft men gezocht naar een alternatieve vorm van aandrijving. De spierkracht is daarbij vervangen door een elektromotor. Met wat elektronica kan ervoor worden gezorgd, dat de aandrijving vrijwel helemaal automatisch verloopt. Ligt de pont aan de andere oever, dan hoef je alleen maar op een knop te drukken, en de pont komt vanzelf (nou ja, door de aandrijving van de elektromotor) naar je toe. Geleiding over het water vindt nog steeds plaats met een dwars over het water gespannen kabel. Sensoren zorgen ervoor dat de motor stopt als de pont aan de oever is aangekomen. Vervolgens stap je aan boord en druk je op een knop die op de pont is aangebracht. Hetzelfde ritueel gaat dan weer plaatsvinden. De pont vaart vanzelf naar de andere oever, waarbij sensoren ook weer zorgen voor het afslaan van de motor.

Dit type elektrische zelfbedieningsveerpont wordt vooral toegepast in de provincie Overijssel. Over de Overijsselse Vecht zijn inmiddels een vijftal veerponten uitgerust met een dergelijk systeem. Helaas is in de praktijk gebleken dat het toch wel storingsgevoelig is. Misschien ook wel een gevolg van vandalisme dat helaas op de nogal afgelegen veerponten ook wel plaatsvindt. Maar als alles goed werkt, dan is het toch wel een goede verbetering ten opzichte van de moeizame overtocht door middel van spierkracht.

b) Volledig vrij varende veerpont

Een nieuwe ontwikkeling zien we in Noorwegen. In analogie van zelfrijdende auto's waarbij sensoren alle omgevingsvariabelen waarnemen en op grond daarvan door een computer de aansturing wordt verzorgd, zien we een dergelijke ontwikkeling ook opkomen bij de veerponten. Over het Trondheimkanaal in de stad Trondheim is in 2017 een experimentele veerpont in de vaart gebracht. Het is een klein pontje, geschikt voor enkele voetgangers. Deze veerpont vaart geheel zonder bemanning.

Ook hier weer en drukknop waarmee je het geheel in werking zet. In de computer is de gehele vorm van het kanaal opgeslagen. De veerpont weet zelf door middel van GPS wat de positie op het water is, en kan zelfstandig naar de andere oever varen. Eventuele obstakels zoals andere boten of drijvende objecten worden met sensoren waargenomen, waarbij de software zelfstandig kan besluiten om een stukje om te varen of even te wachten.

De investeringen in een dergelijke veerpont zijn uiteraard wat hoger, maar omdat er geen personeel nodig is bij de overtocht kunnen de totale kosten toch binnen de perken blijven.

Of dit soort veerpont in de toekomst meer gebruikt gaat worden en of dat ook in Nederland het geval zal zijn, dat zal die toekomt moeten uitwijzen. We zullen de ontwikkeling met belangstelling in de gaten houden.

Een foto van de volledig vrij varende veerpont in Trondheim, ontwikkeld door de universiteit van die stad. De foto is genomen tijdens de feestelijke opening op 18 juni 2018.

Foto: Kai T.Dragland,
Norwegian University of Science and Technology.

17 Veerkaartjes

Veerkaartjes, dat zijn van die eenvoudige zaken, waarbij je je eigenlijk niet eens realiseert dat je een kaartje krijgt overhandigt als je het veergeld hebt betaald. Toch valt er meer over te vertellen dan je in eerste instantie zou denken.

Want waarom zou je eigenlijk een veerkaartje moeten krijgen? Je betaalt toch immers voor de overtocht, en daarmee is dan toch alles gezegd? Toch is er een reden waarom je altijd om een veerkaartje moet vragen. We gaan natuurlijk uit van de eerlijkheid van alle mensen. Die eerlijkheid geldt uiteraard ook voor de veerbazen. Maar wat gebeurt er nou als je alleen maar een euro geeft voor de overtocht? Het zou dan mogelijk kunnen zijn dat de veerman dit bedrag in eigen zak steekt. Afdracht aan zijn baas zou dan achterwege kunnen blijven. En daarmee zou ook afdracht aan de belastingdienst voor de omzetbelasting kunnen worden verzwegen. Zo zie je maar, als we allemaal eerlijk willen zijn, dan wordt er netjes een kaartje overhandigd door de veerman aan de passagiers.

Zo'n kaartje zien we in allerlei vormen. Van de rol met een perforatierand afgescheurd. Uit een kaartjesautomaat met een datum stempel voorzien. Uit een bonnenboekje gescheurd. En zo zijn er nog wel meer mogelijke vormen.

Een bijkomend voordeel is, dat de achterkant van het veerkaartje ook nog eens gebruikt kan worden voor reclame. Bij de veerpont van Maassluis naar Rozenburg kreeg ik een keer een veerkaartje met op de achterkant een opdruk voor een restaurant in de stad. Tegen inlevering van het veerkaartje kreeg je korting op een te gebruiken maaltijd. Voor de veerdienst een extra vorm van inkomsten door middel van reclame, voor het restaurant een mooie vorm om extra bekendheid te verkrijgen.

18 Schippers en pontpersoneel

Het lijkt zo eenvoudig. Op een veerpont is er een schipper die de pont bedient en naar de andere oever vaart. En er is een kaartverkoper die je een kaartje verkoopt. Die ook aanwijzingen geeft aan automobilisten waar ze kunnen gaan staan. Toch zien we hier wel een verscheidenheid in de uitoefening van het beroep.

Op de grote veerponten zoals de autoponten over de grote rivieren is de exploitatie vaak in handen van een groter bedrijf dat vaak de exploitatie van meerdere veerponten verzorgt. Het personeel is dan in dienst van dat bedrijf en krijgt gewoon een salaris net als vele andere Nederlanders. Daarmee bedoel ik niet, dat het ongeïnteresseerde mensen zijn die alleen maar interesse hebben voor hun salaris en verder niets. Nee, het zijn vaak gemotiveerde mensen waar de vriendelijkheid ook vanaf straalt. Het zijn overigens ook vaak mensen met een goede opleiding. Want varen op een veerpont vraagt een vaarbewijs, voor de grote ponten is dat een groot vaarbewijs, en over de grote rivieren komt daar ook nog eens een rijnpatent bij. En verder zijn er ook nog andere zaken zoals EHBO en dergelijke. Alles bij elkaar geen kleinigheid.

VAARBEWIJS VOOR BINNENVAARTUIGEN VOOR HET VERVOER VAN GOEDEREN EN PERSONEN

1. Naam van de houder
2. Voornaam(namen)
3. Datum en plaats van geboorte
4. Datum van afgifte van het vaarbewijs
5. Nummer van afgifte
6. Foto van de houder
7. Handtekening van de houder
8. A. Alle waterwegen uitgezonderd de Rijn
   B. Alle waterwegen uitgezonderd maritieme waterwegen en de Rijn
9. R - Radar
   - Categorie en capaciteit van het vaartuig (ton, kW of aantal passagiers)
10. Datum waarop het vaarbewijs verloopt
11. Aantekening(en)
    - Beperking(en)

www.cbr.nl

cbr

Bij die grote veerponten kan dat allemaal wel worden betaald uit de veergelden, eventueel aangevuld met wat subsidie van de overheidsdiensten. Maar bij kleine veerponten ligt dat heel anders. Kleine veerponten varen vaak alleen maar in de zomer en daarbij mag je blij zijn als er in een seizoen zo tussen de 10.000 en 20.000 passagiers worden overgevaren. Bij dit soort aantallen is het uiteraard niet mogelijk dat het personeel een volwaardig salaris krijgt. Daarom zien we bij de kleine fiets-/voetveren een situatie waarbij vrijwilligers zorgen voor het overvaren. Het stichtingsbestuur bestaat dan uit vrijwilligers, net als de schippers die voor de

dagelijkse overtochten zorg dragen. Doordat er een flink aantal mensen wordt ingezet blijft het voor de vrijwilligers acceptabel en werkt ieder bij toerbeurt. Deze vrijwillige schippers krijgen soms een kleine vrijwilligers vergoeding, maar als ze die al krijgen, dan is dat zeker niet iets om lekker rijk van te worden. Maar we mogen blij zijn met deze mensen die op die manier ervoor zorgen dat een klein veerpontje in de vaart kan blijven.

Als de veerpont niet meer dan 12 passagiers per overtocht mag vervoeren, dan geeft de wet de mogelijkheid voor ontheffing van de plicht dat het personeel over een vaarbewijs moet beschikken. Daarmee wordt het mogelijk gemaakt om voldoende vrijwilligers te vinden.

Ondanks dat de wet het niet vereist, stimuleren de meeste exploitanten van de kleine pontjes vanwege de veiligheid het overigens toch dat de schippers een klein vaarbewijs halen. Het doen van examen voor zo'n klein vaarbewijs is niet zo moeilijk, en is voor de meeste mensen wel haalbaar. Dat klein vaarbewijs geeft toch net de extra kennis die zinvol is bij het besturen van een kleine veerpont.

19 Enkele organisaties

In Nederland zijn er een aantal organisaties actief op het gebied van de veerponten. Hieronder worden er twee genoemd.

19a Veeon

Een bekende is de VEEON, de *"Vereniging van Eigenaren en Exploitanten van Overzetveren in Nederland"*. Deze vereniging werd in 1964 opgericht en is een platform voor de veerexploitanten.

Op de website van de VEEON wordt haarfijn uitgelegd wat deze organisatie doet. We nemen een stukje van de tekst hier over:

> *De VEEON geeft adviezen en verstrekt informatie aan publiek- en privaatrechtelijke instellingen die op enigerlei wijze zijn betrokken oftewel kunnen worden betrokken bij de gang van zaken over zoetwaterveren. De vereniging participeert in overlegorganen en wordt alom gezien als gesprekspartner namens deze veren. Tevens organiseert de VEEON vakopleidingen voor haar leden.*
>
> *Door tenminste eenmaal per jaar een ledenvergadering te beleggen en door het organiseren van excursies/ informatieve bijeenkomsten tracht de vereniging de onderlinge gedachte- en informatie uitwisseling alsmede een collegiale verstandhouding tussen de onderlinge leden te bevorderen.*
>
> *Door de grote verscheidenheid aan vaartuigen die een oeververbinding onderhouden en niet allen onder de categorie overzetveren vallen, beschikt de verenging over een grote diversiteit aan kennis van deze vaartuigen en de voortstuwingsmogelijkheden.*

Bij de VEOON zijn vooral de wat grotere autoveerponten over de grote rivieren aangesloten, maar ook een aantal fiets-/voetveren zijn bij deze organisatie aangesloten.

19b Vrienden van de Voetveren

Het zou Nederland niet zijn, als er niet allerlei verenigingen zouden zijn van gelijkgezinde mensen. Zo vinden we in ons land ook de *"Vereniging Vrienden van de Voetveren"*. Dit is een vereniging waar ongeveer 2000 mensen lid zijn; mensen die de veerponten in Nederland een warm hart toedragen.

De landelijke vereniging wil voet-/fietsveren (pontjes) in Nederland in de vaart houden en er voor zorgen dat pontjes terugkomen waar ze verdwenen zijn. Zo stelt men op hun website www.voetveren.nl

De vereniging is opgericht in 1982 in Ridderkerk. Een paar jaar eerder zou daar zou het pontje vanuit die plaats naar Kinderdijk uit de vaart worden genomen. Een voorvechtster van de veerponten, Meta de Visser, hield toen een actie "piek voor de pont". Nou is een piek (een gulden) niet zoveel, maar als 40.000 mensen in de omgeving een piek voor de pont geven, dan is dat niet alleen een leuk bedrag. Het is daarnaast ook een statement richting politiek dat aangeeft dat de veerpont de mensen aan het hart gaat.

De actie slaagde, de veerpont in Ridderkerk bleef, met wat wijzigingen, in de vaart. Kort daarna werd de vereniging opgericht. De vereniging steunt plaatselijke initiatieven met advies, heeft contact met diverse overheden, en zorgt ervoor dat pontjes voor het voetlicht verschijnen.

Het lidmaatschap van de vereniging is eigenlijk symbolisch. Voor € 5,- wordt je een jaar lid en ondersteun je daarmee het in stand houden van veerponten in Nederland. Ieder jaar vindt er een ledenvergadering plaats waarbij het bestuur verantwoording aflegt van het gevoerde beleid.

Door de vereniging wordt verder mogelijk gemaakt dat exploitanten een subsidie aanvragen voor het doen van een investering in de veerpont, waarbij als eis geldt dat deze investering de passagiers ten goede komt. Denk daarbij aan een bankje, een klok, een steviger loopplank, en dergelijke. Als u het plaatje hier rechtsboven op een bankje ziet afgebeeld, dan weet u dat een aantal vrienden van de voetveren aan dat bankje hebben meebetaald.

Hiernaast een foto van de oprichtster van de vereniging, Meta de Visser. Tijdens het lustrumfeest van de vereniging in 1997 kreeg zij een onderscheiding opgespeld, zoals we hier op de foto zien afgebeeld.

20 Antwoorden van de quiz

Op bladzijde 22 en 23 staat er een quiz. Hieronder vindt u de goede antwoorden op de gestelde vragen.

1. (a) Nederrijn
2. (c) Zuid-Holland
3. (d) Niets
4. (c) Westerbeek
5. (c) Een pontje dat je naar de overkant trekt met kabel
6. (a) Vereniging van Eigenaren en Exploitanten van Overzetveren in Nederland
7. (b) Een pont die gebruik maakt van de stroming
8. (b) Schoonhoven
9. (b) Via Natura
10. (d) Nieuwkoopse plassen
11. (b) In 2005
12. (a) motorpont
13. (b) 1974
14. (c) Esso
15. (a) Van het Latijnse woord Ponto
16. (b) Eijsden
17. (b) Texels Eigen Stoomboot Onderneming
18. (d) Keimpetille
19. (c) 300
20. (b) Rotterdam en Dordrecht

Hebt u ze allemaal goed? Wat een kei bent u. Niet allemaal goed? Geen probleem, u heeft er toch weer wat geleerd over de veerponten in Nederland

21 Tot besluit

Aan alles komt een einde. Ook aan dit boekje. U hebt diverse dingen kunnen lezen over veerponten in Nederland. Van oude veerponten, zo oud "*als de weg naar Kralingen*", maar ook van nieuwe ontwikkelingen bij moderne veerponten. Zoals eerder gezegd, ik vind veerponten een interessant fenomeen. Het lijkt op een virus waarmee je besmet bent. Als ik bij een veerpont in de buurt ben, kan ik het niet nalaten om er even te gaan kijken, even mijn fototoestel zijn werk te laten doen.

Ik hoop dat ik u, na het lezen van dit boekje, ook een klein beetje heb kunnen besmetten met dit virus. Als u een fietstochtje maakt, plan dan eens een "*rondje met een pontje*". Als u met de auto ergens naar toe gaat, rij dan niet om over een brug, maar neem de pont. U zult zien dat u, net als ik, ook onder de indruk zult zijn van alles wat er bij het oversteken van een water met een veerpont komt kijken.

22 Fotoverantwoording

De foto's in dit boek zijn van de auteur zelf, tenzij expliciet in de lijst hieronder is aangegeven. Hieronder staat de locatie van de foto vermeld.

4	*Suawoude*
5	*Deventer*
9	*Kamerijk-Wilnis*
11	*Amsterdam CS*
12, 13	*Ouderkerk a/d Amstel*
14	*Fortmond*
15	*Veessen*
17	*Texel (W.Kruit)*
18	*Gouda Steinse Hout*
19	*Ammerstol*
20	*Keimpetille Dykshoek*
21	*Veerpont Keimpetille*
27	*Amsterdam Watergraafsmeer*
35	*Neer-Beesel (verz.fam.Bongers)*
35	*Woudrichem-Loevestein*
35	*Enkhuizen-Urk (H.Algra)*
36	*Tiel*
36	*Langweer*
37	*Moordrecht*
37	*Sytebuorren*
38	*Driel*
39	*Breskens*
39	*Lottum*
40	*Zwolle Haerst*
40	*Ilpendam*
41	*Amerongen*
42	*Rotstergaast*
42	*Oosthuizen (2x)*
43	*Rheeze*
43	*Trondheim (universiteit)*
44	*Amsterdam Rijnkanaal*
45	*Middlesbrough*
45	*Geulle*
47	*Kamerik-Zegveld*
49	*Alem-Maren*
51	*Opheusden*
52	*Woerden*
53	*IJmuiden*
54	*Veere*
55	*Enkhuizen*
56	*Texel*
57	*Broek in Waterland*
58	*Boven-Hardinxveld*
59	*De Glind*
59	*Woerdense Verlaat*
60	*Waddinxveen*
61	*Ameide*
62,63	*Amsterdam (A.Wijsman)*
65	*Hillegom*
66	*Bodegraven*
67	*Leerdam (A.Bats)*
70,71	*Genemuiden*
74	*Haastrecht*
75	*Hillegom (2x)*
76,77	*Loozen*
79	*Trondheim (universiteit)*
83	*Gaastmeer*
89	*Den Bosch*

Foto voorkant: *Blitterswijk*
Inzet achterkant: *Moordrecht, Schoonhoven, Wartena*