

Pontje van de maand maart 2021

Schoonhoven

De stad Schoonhoven bestaat al lang. In de archieven bevindt zich een oorkonde uit 1247 waarin de naam voorkomt. De plaats is gesticht op het punt waar een veenstroompje, de Zevender, vanuit de Lopikerwaard in de Lek uitmondt. In die tijd verrees er ook een kasteel, waarschijnlijk gebouwd door Johannes van de Lede rond 1220. Het kasteel bestaat niet meer, in 1518 is het geheel afgebrand.

Maar rond dit kasteel ontstond een stadje. Rond 1350 werden er al stadsmuren en stadspoorten gebouwd. Wanneer er sprake was van een veerpont is (mij) niet bekend, maar het zal al heel lang geleden zijn geweest. Bereikbaarheid vanuit het zuiden was nou



LEKGEZICHT MET VEERPONT. SCHOONHOVEN.

eenmaal, vanwege de brede rivier, alleen mogelijk met een veerpont. Het was vanouds al een pont, dat is een platte schuit waarmee ook wagens konden worden overgezet. Dat gebeurde in het begin met een reep, een zware kabel, waaraan de pont door de veermannen naar de overkant werd getrokken. Op de bekende kaart van Blaeu uit 1649 is deze reepont al te zien. Voor personen was er in die tijd meestal een roeiboot beschikbaar, zodat men niet altijd met die zware platte schuit hoefde te varen.

Pas in de twintigste eeuw veranderde het verkeersaanbod. Het werd drukker met paard en wagen, maar ook de komst van de automobiel zorgde voor verandering. In 1910 werd de houten veerpont vervangen door een ijzeren veerpont. Voor passagiers kwam er in 1911 een kleine motorsloep.

Een kabelpont bleek in die tijd eigenlijk wel een last te zijn. De scheepvaart op de Lek werd drukker, het overvaren met handkracht duurde lang, eigenlijk te lang. De over de rivier gespannen kabel vormde daarbij een last en was ook nog eens gevaarlijk in verband met aanvaringsgevaar. Vandaar dat er in 1928 een motorveerpont (de **Schoonhoven**) werd aangeschaft. Met twee motoren van 50 pk kon men nu sneller naar de overkant varen dan de pont die met handkracht werd bediend. Het bleef echter nog steeds een kabelpont, weliswaar motorisch aangedreven dus, waarmee de tijdsduur van de overvaart bekort kon worden.

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





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



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

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



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



En vanaf 1 juni 2016 verzorgt het veerbedrijf van Schoonhoven ook de exploitatie van het veer Gouderak-Moordrecht. Dat gebeurt met de twee daar al lang aanwezige veerponten **Vegomo V** en **Vegomo VI**. Voor deze exploitatie krijgt het veerbedrijf van de beide oevergemeenten een exploitatiesubsidie omdat anders de financiën niet rond kunnen komen. Dat is het gevolg van het feit dat het vervoer bij dit veer sterk is verminderd na de opening van een verkeersbrug over de Hollandsche IJssel enkele kilometers verderop.

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

