

Tijdelijke veerponten

Dit keer wil ik u niet meenemen naar een specifieke veerpont ergens in Nederland. Nee, we willen dit keer stilstaan bij een specifiek fenomeen van de veerponten, en dat zijn de tijdelijke veerponten. Tijdelijk in de zin van “voor een bepaalde periode”. Dat kan lang zijn, soms meer dan een jaar, maar vaak ook maar heel kort, soms maar één of enkele dagen. Er zijn diverse oorzaken waarom een veerpont voor een bepaalde periode in de vaart gebracht wordt. Soms is dat omdat er onderhoud wordt gepleegd aan een brug. Daarbij wordt een brug dan afgesloten. Voor auto's een klein probleem om 10 tot 20 kilometer om te rijden. Maar voor voetgangers en fietsers zou dat rampzalig zijn; zo'n afstand is moeilijk te overbruggen.

Laten we een paar tijdelijke veerponten bekijken die er de laatste jaren zijn geweest.

We beginnen met een veerpont die voor maar enkele dagen in de vaart werd gebracht. Een voorbeeld vinden we in Alphen aan den Rijn. Daar staat een monumentale hefbrug over de Gouwe, een druk bevaren kanaal. In 2015 werd deze hefbrug gerestaureerd. Het bruggedeelte werd op een ponton naar een werf gebracht. Voor enkele weken was de brug niet beschikbaar. Een pontje voorzag in het overzetten van voetgangers en fietsers. Men hoefde niet te betalen, de huur van het pontje was inbegrepen in de restauratiekosten van de hefbrug. Op de foto rechts zien we het pontje aan de oever liggen, op de achtergrond zien we de hefbrug.



Een ander voorbeeld van een brugrenovatie zagen we in 2007 bij de langdurige renovatie van een brug over het Wilhelminakanaal in de buurt van Eindhoven. Gedurende enkele maanden moest de brug open staan. Door de kanaaleigenaar werd een pontje voor voetgangers en fietsers gecharterd. Hieronder zien we twee foto's van de brug en van het pontje. Zoals we op de rechter foto kunnen zien was het hier nodig om een tijdelijke steiger te maken. Een eenvoudige hulpconstructie van een tijdelijke staalconstructie. Het pontje kon van de scheepswerf in Grouw worden gehuurd, zoals de plaatsnaam achterop het pontje weergeeft.



En dat geeft gelijk een opstapje om wat te vertellen over het huren van een pontje. Er zijn niet zoveel bedrijven die een pontje aanbieden. Een bekend bedrijf is *Van Leersum* in Woubrugge. Op de locatie aan het Paddegat (bij Woubrugge, even boven Alphen aan den Rijn) heeft dit bedrijf enkele bedrijfsonderdelen. Zo is er een tankplaats voor binnenvaartschepen en pleziervaartuigen. Daarnaast wordt door van Leersum het pontje over het Paddegat geëxploiteerd. Maar in totaal bezit deze firma ongeveer 7 veerponten. Uiteraard teveel voor het onderhouden van een veerpontverbinding. Deze scheepjes worden ingezet daar waar dat nodig is. We zien ze door het hele land. Soms voor een dag, soms voor een week, en soms zelfs voor enkele maanden.



Het begrip **tijdelijk** wordt wat opgerekt als we kijken naar een verhuur van *van Leersum* aan de gemeente Den Haag. In de haven van Scheveningen werd vanaf 2015 gedurende de zomermaanden een veerpontje in de vaart gebracht. Hier is het begrip **tijdelijk** een periode van vier jaar. Voor deze periode had de gemeente een subsidie beschikbaar gesteld. Het pontje voer alleen in de zomermaanden, in de zomerperiode werden ongeveer 5000 personen vervoerd. In tegenstelling tot de hiervoor genoemde tijdelijke pontjes bij een brugrenovatie, moest er in Scheveningen wél worden betaald voor het overvaren. Maar na de proefperiode van vier jaar keek de gemeente nog eens naar de eigen portemonnee, en kwam

tot de conclusie dat voortzetting van de subsidie niet tot de mogelijkheden behoorde. In 2018 voer het pontje voor het laatst. Hierboven zien we een foto van de veerpont, de **Paddegat II**, in de haven van Scheveningen.

Soms heeft een aannemer een klein pontje in bezit. Of zo'n klein pontje wordt speciaal gemaakt op een ponton waar dan een laadklep aan de voorkant wordt gemonteerd en een klein stuurhuisje op wordt gezet. Hieronder zien we een voorbeeld in Nieuwe Wetering, waar in de loop van 2012 een brug voor langdurig onderhoud buiten gebruik was. We zien dat het ook met eenvoudige middelen mogelijk is een tijdelijk pontje te laten varen.



Het komt ook weleens voor dat een pontje kan worden geleend/gehuurd van een andere organisatie in de buurt. Een voorbeeld daarvan zien we in Friesland. Ten oosten van het dorp Grou ligt De Burd, een volledig door water omgeven eiland. Aan de oostkant vaart er in de zomermaanden een fietspontje, en aan de westkant vinden we het hele jaar door een veerpont voor alle verkeer. In de zomer is het er erg druk met fietsers op de doorgaande fietsroute. Maar in de wintermaanden is het er stil. Er zijn maar een paar boerderijen en enkele zomerhuisjes op het eiland te vinden. De autopont meert aan beide kanten aan in een insteekhaventje. Aan de achterkant van de pont steekt deze



daarbij een beetje uit in de vaarroute. Het is een erg druk kanaal, zowel met beroepsvaart als met pleziervaart. Een pont die een klein beetje in de vaarroute ligt vond Rijkswaterstaat toch te gevaarlijk. Daarom besloot men in 2021 de insteekhaventjes wat te verlengen. De werkzaamheden vinden plaats in de wintermaanden. De enkele bewoners werden van tevoren gewaarschuwd zodat ze hun auto aan de vaste wal konden parkeren. Voor de bereikbaarheid wordt nu een tijdelijk pontje ingezet voor voetgangers en fietsers. Het kwam goed uit, dat het pontje van de Y'ne Lyte naar het dorp Grou alleen in de zomermaanden vaart. Dat pontje ligt in de winter toch maar in de stalling, en kon goed worden gebruikt voor de tijdelijke veerpont naar het eiland De Burd. Hiernaast een foto van de autoveerpont die, zoals we zien in de insteekhaven aanmeert. Als aanlegsteigers konden bestaande kademuurtjes worden gebruikt, veel extra werk was er niet nodig om de tijdelijke veerpont te laten aanmeren.

Heel anders was dat in Rotterdam. Daar werd de Maastunnel, die in 1942 was gebouwd, in 2019 gerestaureerd. Gedurende 7 maanden was de tunnel voor voetgangers en fietsers niet te gebruiken. Er is eerst nog sprake geweest van een speciale buslijn waarmee ook fietsen vervoerd zouden kunnen worden. Gelukkig heeft de gemeente uiteindelijk toch besloten dat er een veerpont zou komen. Maar in tegenstelling tot wat hierboven werd genoemd, moest er in Rotterdam veel extra werk worden verricht om deze tijdelijke veerpont te kunnen laten aanmeren. In Charlois werd er in de Sint-Janshaven een steiger gebouwd, en aan de noordkant een steiger in de Sint-Jobshaven. En omdat er in Rotterdam als gevolg van eb en vloed een getijdeverschil is, moest er een ponton



en een loopbrug worden gebouwd om het variabele hoogteverschil te kunnen overbruggen; zie de foto op de volgende bladzijde. De gemeente Rotterdam beschikt zelf niet over een veerpont, maar een gelukkige bijkomstigheid was het feit dat er bij de veerdienst Krimpen a/d Lek – Kinderdijk kortgeleden een andere veerpont had overgenomen, de **Kinderdijk**, voorheen de **Schoonhoven III**. De oude veerpont, de **Christina** was nog beschikbaar. In Kinderdijk had deze gefundeerd als autopont, maar dat was geen probleem. In Rotterdam kon deze gewoon aanleggen aan de nieuw gebouwde steiger. Gedurende 7 maanden heeft deze pont gevaren voor voetgangers en fietsers als vervanging van de afgesloten Maastunnel. Dat het druk kon zijn, zien we op de foto hiernaast. Op de volgende bladzijde nog twee foto's van de tijdelijke veerpont bij de Maastunnel in Rotterdam.

