

## Pal voor de pont

Veerponten zijn niet alleen cruciaal voor vervoer, ze vervullen ook een sociale functie. Het is daarom zorgelijk dat het voortbestaan vaak onzeker is, stellen twee organisaties.

Foto's: Niels de Vries  
Robert Jan Speerstra



*De veerpont over de Langwarder Feart ten noorden van Langweer.*

Het voortbestaan van veel veerponten is ongewis. Terwijl de boten vaak cruciaal zijn voor forensen, scholieren en recreanten. Ze hebben bovendien een sociale functie, aldus twee organisaties, die aan de bel trekken.

Het gaat om Tour de Force en de Veerpontencoalitie. Beide organisaties zijn samenwerkingsverbanden. In Tour de Force trekken overheden, maatschappelijke organisaties, bedrijven en kennisinstituten samen op voor een beter fietsbeleid in Nederland. De Veerpontencoalitie is een samenwerking van onder andere ANWB, Wandelnet, Fietsersbond en Vrienden van de Veerponten.

In opdracht van Tour de Force heeft adviesbureau Mobycon onderzoek gedaan naar de impact van het verdwijnen van veerponten. Medewerkers van het bureau bestudeerden tien oversteken in het bijzonder. Een hiervan is in Friesland: het traject Terherne – Tersoalstersyl oftewel het Terhernsterveer.

Conclusies te over. Zo zijn veel ponten niet alleen een transportmiddel. Ze vervullen ook ‘een cruciale rol in het dagelijks leven’. De meer dan driehonderd veerponten in ons land hebben een maatschappelijke meerwaarde. ‘Veerdiensten zijn essentiële schakels die natuurlijke barrières overbruggen en sociale cohesie bevorderen’, aldus de onderzoekers.

Zonder de veerponten zouden sommige dorp- of streekgenoten elkaar minder of zelfs helemaal niet meer zien. De reis duurt dan simpelweg te lang. ‘Een toename in lengte betekent voor wandelaars vrijwel direct dat het niet meer realistisch is dat zij deze route te voet afleggen. En ook voor fietsers is het soms zelfs dusdanig veel, dat het niet realistisch meer is dat iemand deze route op de fiets aflegt.’

Daarnaast spelen ponten een sleutelrol in fiets- en wandelroutenetwerken, stimuleren ze een gezonde levensstijl en verminderen ze de impact op het milieu. Anders moeten automobilisten namelijk omrijden. ‘Bovendien dragen de veerponten bij aan lokale economieën en verhogen ze de aantrekkelijkheid van regio’s voor zowel bewoners als recreanten.’

Veerponten staan volgens de onderzoekers van Mobycon voor ‘diverse uitdagingen’. Hierdoor dreigt hun voortbestaan in gevaar te komen. Het gaat om financiële en personele tekorten, maar ook om veroudering van de (vervuilende) boten.

In het rapport staan tevens aanbevelingen en mogelijke vervolgstappen. In veerpontenland is behoefte aan meer eenduidigheid, aldus de opstellers. De organisatie van de veren is nu zeer divers. Ook zou er een landelijk kader moeten komen voor veiligheidsvoorschriften op veerponten. Daarnaast zou een oversteek met een pont toegevoegd moeten worden als optie op de ov-chipkaart.

De onderzoekers geven een voorbeeld: ‘Er zijn grote verschillen hoe er met veiligheidsvoorschriften wordt omgegaan. Zo wordt de pont Breukelen - Nieuwer ter Aa (bediend door een professionele veerman) vervangen door een fietsbrug op grond van veiligheidsargumenten, terwijl in Friesland de hoofdvaarweg Prinses Margrietkanaal op verschillende plekken gekruist wordt door veerpontjes die bediend worden door vrijwilligers (waarmee goede afspraken gemaakt zijn over veiligheidsvoorschriften).’

Mobycon keek ook naar het Terhernsterveer, tussen Terherne en Tersoalstersyl/Jachthaven Sneekerhof. Dit elektrische pontje, dat Fietsa Versa heet en maar liefst tachtig vrijwilligers telt, speelt ‘een belangrijke rol in de regionale infrastructuur’. De pont wordt bijna uitsluitend gebruikt door recreatief fietsverkeer, als onderdeel van de route De 8 van Grou. Jaarlijks steken er tussen de 25.000 en 30.000 mensen over.

Mocht deze pont verdwijnen, dan heeft dit ‘aanzienlijke gevolgen voor zowel de lokale gemeenschap als de fietsers die van deze route gebruikmaken’. Een directe consequentie is dat fietsers gedwongen worden om zo’n 10 kilometer om te fietsen via een minder aantrekkelijke route. ‘Dit heeft niet alleen praktische gevolgen, maar heeft ook invloed op de sociale en economische dynamiek van de aangrenzende gebieden.’

Daarnaast krijgen de horecagelegenheden aan weerszijden van de oversteek aanzienlijk minder klandizie. ‘Dit heeft op zijn beurt een impact op het gehele dorp Terherne.’

Volgens Kees Terwisscha van Scheltinga, woordvoerder van de ANWB in Noord-Nederland, moeten regionale overheden (vooral provincies) opkomen voor de veerponten. ‘Rurale gebieden worden anders minder goed bereikbaar.’

Eef Meijerman, voorzitter van de vereniging Vrienden van de Veerponten, is het met hem eens. ‘Een provincie is het beste coördinatiepunt’, zegt hij. ‘Er moet nog een hoop gebeuren. Dat hoeft niet allemaal morgen al, maar je zou wel een visie moeten hebben. Je wil niet dat iemand de auto pakt. Zie een veerpont als deel van je ov-netwerk. Ponten hebben allemaal een functie. Je merkt het pas als ze weg zijn.’

In opdracht van de provincie promoot Margreet Dröge de Friese pontjes. Zij merkt op dat er ook veel dingen goed gaan. ‘Zes pontjes in Zuidwest- en Zuidoost-Friesland varen nu eerder dan voorheen en ze varen bovendien langer door.’ Het gaat om de oversteeken bij Broek, Boornzwaag, Langweer, Gaastmeer, It Heidenskip en De Veenhoop. ‘Ze varen al vanaf maart in plaats van april en ze gaan langer door, tot en met november in plaats van oktober. In maart en november alleen in de weekenden.’

Wel kan de onderlinge samenwerking beter, denkt Dröge. ‘Pontjesbazen zouden een pool van vrijwilligers kunnen maken. En we kunnen arrangementen en evenementen bedenken.

Bijvoorbeeld een pontjesmarathon, naar het voorbeeld van de Slachtemarathon. Voor lopers en voor fietsers. Dat lijkt me leuk.’

*‘Ponten hebben een functie. Je merkt het pas als ze weg zijn.’*