

te voet NS 73 dec/jan 1995/1996 1e jg

Heen en Weer met een Vriendin van de Voetveren

Met een klein schuitje het woelige water oversteken, wie vindt dat nou niet leuk? Na een wandeling is het heerlijk om even uit te rusten op een veer en een praatje aan te knopen met de veerman of met andere reizigers. Al ruim twintig jaar bijvert Meta de Visser van de Vereniging Vrienden van Voetveren zich om die pontjes in de vaart te houden. Het is grotendeels dankzij haar dat er alweer bijna zeventig in de vaart zijn:

'We kregen er overal de handen voor op elkaar.' Een gesprek over openbaar vervoer te water en een tocht langs veerlieden van vroeger en nu.

DOOR FRANK FLIPPO



ponten heb je een vaarbewijs nodig, dus dan heb je sowieso vakmensen. Dat eist de overheid en die mag dat ook, want die geeft geld. Die eis om vakmensen is ook niet onterecht, want op een vrijwilliger heb je geen vat. Stel dat de dienstregeling van een veer om half zeven ingaat, omdat er dan mensen naar hun werk gaan, en de vrijwilliger komt om acht uur aanzakken, omdat hij de vorige nacht is uitgeweest. Dat kun je niet maken.'

We zitten in de woonkamer van het Oude Veerhuis, sinds acht jaar de trotse woonstede van Meta en haar man. Vanuit mijn stoel zie ik een brede, snelstromende rivier vol imposante schepen voorbijtrekken. Hier, waar Lek, Maas en Noord samenstromen, verbindt het 'Slikkerveer' IJsselmonde, de Alblasserwaard en de Krimpenerwaard.

Meta: 'Ja, je mag er best lyrisch van worden hoor, dat zijn wij ook. Je moet het 's avonds eens zien met die lichtjes, dat is zo mooi...'

Oliecrisis

En daar gaat de pont. Op een steenworp afstand zigzagt het fiere scheepje tussen de vrachtschepen naar de overkant. Haar succes, dit nieuwe 'Slikkerveer', dat alle werkdagen in de vaart is. Meta de Visser is de eerste om te beamen dat ze iets heeft met rivieren:

'Als je als Rotterdamse in een streek komt te wonen waar veel water is met pontjes die er overvaren, dan raak je daarin geïnteresseerd. Mijn man en ik wonen al vanaf 1959 in Slikkerveer. Je naaste omgeving ken je heel snel, en dan wenkt de overkant. Dan ga je met pontjes mee en word je er vanzelf heel erg door bekoord.'

Toen wij hier pas woonden, waren er nog veel, want de auto was nog schaars. Je ging wandelend of fietssend naar je werk. In de jaren zestig kwam het snelverkeer op. Mensen gingen dolblij hele einden autorijden. Het langzame verkeer, fietsen en wandelen, schoof naar de achtergrond. Toen in 1973 door de oliecrisis de autoloze zondagen kwamen, bleek ineens hoeveel pontjes er al verdwenen waren. Bijvoorbeeld het pontje over de Noord van Slikkerveer naar Kinderdijk. Dat werd in 1973 opgeheven, juist toen je het op zondagen weer nodig had. Mijn eerste actie was om dat pontje terug te krijgen, later ook de andere pontjes in de omgeving. En het lukte. Na drie jaar was het veertje Slikkerveer-Kinderdijk terug, en het ging zelfs in een driehoek varen: Slikkerveer-Kinderdijk-Krimpen. In Kinderdijk maakten ze aan de Lek een steiger en zo kwam de verbinding met de Alblasserwaard terug. De scheepswerven aan de Lek betaalden voor hun personeel dat het veer nam. Maar de kosten liepen op en toen was er meer subsidie nodig. De gemeentes weigerden, want hun aandacht lag nu vooral bij auto's en snelwegen. En dat pontje verdween. Ik kwam onmiddellijk weer in actie. Want de pont was nog steeds hard nodig. Niet alleen voor forenzen, maar ook voor mensen zonder auto. Die zijn zwaar gedupeerd zonder pont. Als je kinderen aan de overkant wonen en je wilt daar heen, dan moet je ik weet niet hoe lang in een bus zitten en dat kost vreselijk veel geld en tijd. Scholieren uit de omtrek die hier naar de LTS kwamen, namen ook de pont. Eerst riep ik die scholieren op om te staken en dat gebeurde ook.

Toen werd de gemeente wakker en die kwam schoorvoetend met een compromis: 's morgens twee rondjes en 's middags twee rondjes, exclusief voor scholieren en werknemers. Iedereen zei toen: nu heb je je zin. Maar ik had helemaal mijn zin niet. Want een veer moet openbaar zijn. Iedereen moet mee kunnen. We gingen daarom door en na een aantal acties, die veel steun kregen



*"En als de pont dan weer zijn weg volgt door het ruime oop
Dan komen er werkliepelijk gedachten bij me op
Zo denk ik dikwijls over het geheim van het bestaan
En dat ik op de wereld ben om heen en weer te gaan
Wij zien hier voor ons oeg een overbiddelijke wet
Want als ik niet de veerman was, dan was een ander het
En zulke overdenkelers heb ik nu de hele dag
Soms met een zucht van weemoed, dat weer met een helle lach"*
(Drs. P. Veerpont (1973))

Veerponten zijn niet zomaar een oeververbinding. Met hun schommelende gang over het water en hun grensoverschrijdende karakter hebben ze altijd sterk ingewerkt op de verbeelding. Een oude Limburgse sage verhaalt van een wonderige nacht aan de Maas. Aan de oever treedt een kleine man met een puntmuts naar voren. 'Schipper mag ik overvaren, ja of nee? Moet ik dan nog geld betalen, ja of nee?' 'Vooruit dan maar', gromt de veerman, en het mannetje stapt in. Tegelijkertijd hoort de veerman een groot gedruis van voeten en hoewel hij niemand ziet, zakte de boot tot aan de waterspiegel in het water. Behoedzaam en zonder een woord te wisselen, varen ze af. Aan overkant bedankt het mannetje hem met een zak vol goud en stapt uit. Op dat ogenblik hoort de veerman opnieuw het gedruis van vele voeten en de boot veert weer omhoog. Nadien heeft niemand ooit meer kabouters gezien in het Limburgse land. Men zegt dat ze zijn gevlucht voor het

lawaaï van de mensen.

Een nog ouder verhaal vertelt van Charon, de knorrige veerman die de overledenen over de Styx zet. Deze rivier markeert de grens tussen het land der levenden en der doden. Charons boot ging altijd vol over, maar kwam leeg terug. De enige sterveling die ooit met Charon terug reisde was Orpheus, de legendarische meesterzanger die adaalde in het dodenrijk om zijn gestorven geliefde te zoeken.

In verhalen zijn veerlui altijd knorrig en stug. Ook bij Ivo Andric in zijn 'De Brug over de Drina' uit 1945. Andric vertelt dat er vóór de brug een veer lag. Dat werd bediend door Jamak, een reusachtige man die na een reeks oorlogen nog maar één oog, één oor en één been over had. Het andere been was van hout. Hij zette je veilig over het onbetrouwbare, ruwe water, maar wenste verder geen enkel contact met de reizigers. Geen lachje of groet kon er vanaf. Het geld gooid je op de bodem van zijn zwarte boot, Jamak viste het dan aan het eind van de dag met een houten nap op. Als de rivier gezwollen was of al te woest stroomde, werd Jamak ook aan zijn gezonde oor doof. Of hij liep weg om naar zijn akker te kijken. Het 'Hoooo...Jamak!' klonk dan voor niets...

Paddegat

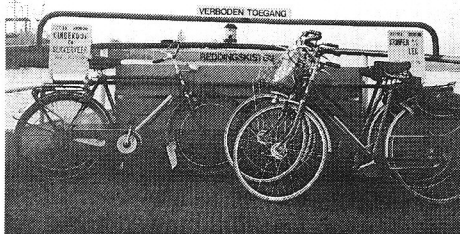
Mijn veerman kwam wel als ik hem riep, daar aan het eind van Woubrugge. Zijn eenzame huisje keek uit over het Paddegat, tussen de Braassemermeer en de Wijde Aa. Aan de overkant, achter

foto's van boven naar beneden

de pont over de Hollandsche IJssel in volle vaart

een weidse blik over de Maas

fietsen staan in de goede richting opgesteld



van de lokale bevolking, konden de verschillende belangengroepen in 1982 via een eigen stichting een groot bedrag verzamelen. Daarmee werd in datzelfde jaar de verbinding hersteld.

Na dit succes richtten we op 30 maart 1982 de Vereniging Vrienden van de Voetveren op. Ons doel was informatie te geven over alle pontjes in het land. Wij willen alle gegevens bekendmaken, zodat ze goed gebruikt worden. Zo voorkomen we ook dat mensen een lege steiger aantreffen en een bordje met: pont opgeheven. Meestal hangt er zelfs niets. We zochten daarom uit waar en wanneer nog pontjes varen en werkten dat in een kaartspel waar alle veren in Nederland op stonden.

Funest

'Onze eerste verjaardag vierden we met de eerste druk van het spel. We bouwden er een feest omheen met genodigden van de provincie, van gemeentes en noem maar op. Het kaartspel heeft nu al vier drukken gehad. De laatste jaren ging het voor de wind, want in 1993 waren er al meer ponten dan er in een kaartspel passen. Daarom maakte ik een boekje met een overzichtkaart, inclusief autoveren waar fietsers en wandelaars op mogen. Daarmee kun je je eigen tocht samenstellen. Bij elk veer staat een telefoonnummer om de vaartijden te checken.

Vroeger stonden opgeheven pontjes nog vermeld op de gewone recreatiekaarten. Het duurde lang voor zo'n kaart opnieuw gedrukt werd en in de tussentijd kwam je regelmatig bij een lege versteiger. Als je dat te vaak meemaakt, ga je denken dat je van pontjes niet op aan kunt. Dan maar geen pontjes meer, denken mensen dan en dat is natuurlijk funest. Daarom is onze informatie zo belangrijk. Als je bijgewerkte informatie kunt aanbieden, dan worden ze beter gebruikt, en daar gaat het om. Want alleen als je bewijst dat pontjes gebruikt worden, geeft de overheid geld. De overheid zou eens moeten inzien dat de pont gewoon een stukje openbaar vervoer is. Die roept altijd dat het autoverkeer terug gedrongen moet worden. Ze kunnen daar wat aan doen door de pontjes beter te steunen.'

Haar actieve schrijfsbeleid naar kranen, verenigingen en instanties leverde de Meta veel medestanders op: 'Ik schreef veel naar provincie- en gemeentebesturen. Verder schreef ik een boekje: 'Rivieren, Dijken, Polders en Overzetveren'. Daar staat van alles in: een verslag van de eerste acties vanaf 1973, mijn briefwisselingen met de overheid, informatie over nut en gebruik van veren en ook pontjesroutes per fiets en te voet. Het boekje was snel uitgevraagd.'

Maar van alle actiemiddelen heeft lobbyen nog wel het meest opgeleverd. Ik heb altijd gelobbyd. Het kwam er dan op aan niet te snel tevreden te zijn. En het werkte: al in de eerste jaren kreeg ik een briefje van mevrouw Vellekoop die in een Rotterdams stadskrantje over ons had gelezen. Zij was lid van de provinciale commissie Veren. Ik nodigde haar uit om haar uitvoerig te informeren, en op haar beurt introduceerde zij mij bij de provincie. Toen mijn boekje uitkwam, kreeg com-



missievoorzitter Borgman ook een exemplaar, en zo kreeg ik langzaam maar overal open deuren. De vereniging groeit nu steeds en ook het aantal pontjes. Als alles goed gaat, dan hebben we er straks zeventig. Maar het vervelende is dat juist nu de overheid weer bezuinigt. Eerst begon het Rijk de grote ponten te privatiseren. Als je dat doet, dan moet er maar net een exploitant op komen dagen die dat dragen kan, en dat gebeurt lang niet altijd. Nu zijn ook de kleine pontjes aan de beurt. De provincies wil daar niet meer voor betalen. Voortaan moeten gemeentes dat doen en die schrikken zich rot vanwege de extra kosten. Onze acties richten zich daarom de laatste tijd steeds meer op gemeentes.'

Etafette

We lopen naar een oude caravan die is omgebouwd tot informatiehoek: 'Eens per jaar maak ik een uitstapje met de vrijwilligers die in dit veerhuisje mensen informeren over de omgeving. We delen folders uit en verkopen dienstregelingen tegen drukkosten. En wat andere spulletjes zoals het verenboekje en het kaartspel. Het uitstapje doen we meestal in de buurt. Er moet een pontje bij zitten, want als vrijwilliger moet je ze wel leren kennen. Door ze te gebruiken, begunstigt je ook de klandizie. Dit jaar staken we eerst over naar Kinderdijk. Daar namen we bus 154 langs de Lekdijk. Ons doel was het pontje Ameide-Lopik, omdat dat voor het eerste jaar open was. Na een lekkere lunch in het restaurant maakten we even een heen-en-weertje naar Lopik. Van Lopik maakten we een mooie wandeling over de dijk naar Jaarsveld. Achter dat pontje zit tien jaar lobby-werk. De gemeentebesturen vonden het altijd een schitterend idee, maar wel duur en ze maakten steeds weer nieuwe berekeningen. Het lukte van geen kanten. Tot ik in 1994 op de NIVON-vakantiebeurs Niek de Knecht en Dolf Wemmers sprak. Dat zijn oude bekenden van de ENFB die de Nationale Milieu-etafette aan het organiseren waren. Ameide zou een rustpunt worden in die etafette en zo kwam ik op het idee om met een spectaculaire actie het in 1965 opgeheven pontje van Ameide terug te krijgen. Niek en Dolf vonden het een goed idee, dus zocht ik onder andere contact met de Historische

Peter Ellen: 'ik vaar altijd, weer of geen weer'

Meer informatie:

Vereniging Vrienden van de Voetveren, Ringdijk 432, 2983 GS Ridderkerk telefoon 0180-6613304

Lid wordt u door minimaal f 10,- te storten op postgiro 5265803, of bij de ING bank Ridderkerk, nummer 68.23.62.778 t.n.v. Vereniging Vrienden van de Voetveren te Ridderkerk, o.v.v. 'nieuw lid'.

Meta de Visser: 'Geen mensen bij verlaten steigers'



op 15 juni van dit jaar werd het pontje officieel in de vaart gebracht.'

Verkeer en vervoer

'Mijn nieuwste actie? Een paar weken geleden sprak minister de Boer op de radio met een actiegroep over het Groene Hart van Holland. Omdat dat ernstig bedreigd wordt, voert het ministerie gesprekken met overheden en allerlei belangengroepen. Ambtenaren sturen verslagen daarvan naar De Boer. Zo kan zij een weloverwogen keuze maken uit de aangedragen ideeën. Ik vond

het een mooi plan, dus ik belde gelijk naar Den Haag. Ik vroeg waarom de Vrienden van de Voetveren niet waren uitgenodigd op zo'n gesprek. Ik zei: 'wat denkt u dat er van het Groene Hart overblijft, als de pontjes weg zijn? Dan jaag je iedereen in de auto. Mooie gebieden daar, maar je kunt er niet meer komen en dan vallen ze nog eerder ten prooi aan wegbreiding en dergelijke.' Eerst vroeg die ambtenaar waarom ik niet zelf een zaal huurde om daar al mijn leden uit te nodigen. Ik antwoordde dat ik liever mensen spreek die nog niet weten hoe belangrijk die pontjes zijn. Toen gaf hij mij gelijk en regelde voor mij dat ik kon kiezen tussen een

gesprek met Verkeer en Vervoer of een gesprek met Toerisme en Recreatie. Ik koos voor Verkeer en Vervoer, want daar vind ik ons toch meer onder vallen. Dus de afspraak is gemaakt en binnenkort ontvang ik een uitnodiging.'



Daverend

We besluiten de middag met een pontjesroute. Na het veer over Maas en Lek rijden we door een groen polderlandschap naar Ouderkerk aan de IJssel. Meta kent veel veelru per-sonlijkheden:

'Je krijgt ze eerst aan de telefoon voor wat dingetjes, en dan ga ik eens kijken, bijvoorbeeld om pontjes op te nemen in een wandelroute'. Peter Ellen, de veerman van Ouderkerk, zit het varen in het bloed, want hij is begonnen als zee-man. Ook nadat deze geboren Texelaar afscheid nam van de zeevaart, bleef het water trekken. Met zijn schipperstrui en zijn blik die de verte in kijkt, is hij de spreekwoordelijke zeeman:

'Als er geen water zou zijn, zou ik het uitvinden'. Een hoofdrol te mogen spelen in het spel van mensen die aankomen, over het bewegende water varen en aan de overkant weer afscheid nemen, vindt hij 'machtig mooi'. Al weer vijftien jaar lang zet hij mensen over de Hollandse IJssel met zijn veerpont 'De Zeemeeuw'. Peter is goedlach en maakt gezellige praatjes met zijn vaste klanten, op dit moment scho-lieren die naar huis keren. Hij heeft tussen de 150 en 300 vaste klanten, 'En als het mooi weer is, kun je daar nog zo'n 50 bij rekenen'. Van De Zeemeeuw kun je op aan, want hij vaart altijd, weer of geen weer.

Ook toen Peter een keer om vier uur 's ochtends aankam en zag hoe zijn schuit volkomen vastgevroren zat aan de wal. Hij haalde snel een bijl en ging. Het was laag tij in de IJssel, dus de veerpont hing een heel eind boven de rivier. Met een daverende klap schoot het gevaarte omlaag, bovenop de ijschotsen. Wonder boven wonder was er niets kapot. Peter is gek op zijn werk, al heeft hij het drukker dan ooit:

'Mijn collega heeft nu al een paar keer een hartaanval gehad. Hij moet het de komende vijf weken rustig aan doen. Ik werk dus nu dubbel zo hard. Ik dwing mezelf wel om maximaal vier keer per uur te varen, want anders raak je over je toeren. Dan kom ik 's nachts niet meer in slaap en dat is natuurlijk niet de bedoeling. Want de wekker gaat gewoon weer om half vijf. Elke dag weer.'

De veerman wordt aan beide oeveren hartelijk verwelkomd, want hij kan mensen eigenlijk niet laten wachten en dat weten ze. Aan de andere kant van de Krimpenwaard gaan we weer over de Maas. Er branden al lichtjes in de mast op de pont. Grommend boor de boot door de opkomende nevel. De overtocht lijkt steeds te kort, maar niet getreurd, over tien minuten vaart de volgende boot. ■

