Onderzoek kleine veerponten in Nederland

(zelfbedienings kettingveerponten)

Vrienden van de Voetveren

Februari 2011

0. Inhoud

0. Inhoud 2
1. Inleiding 3
2. Samenvatting en conclusies 4
3. Werkwijze 5
4. Antwoorden 6
Bijlage 1. Aangeschreven exploitanten 10
Bijlage 2. Vragen 11

Vereniging Vrienden van de Voetveren
Burg. Kasteleinstraat 35
1109 BA Amsterdam Z.O. (Driemond)
www.voetveren.nl
info@voetveren.nl

1. Inleiding

Dit verslag geeft de resultaten weer van een onderzoek dat is uitgevoerd door de Vereniging Vrienden van de Voetveren in 2010 naar het functioneren van (kleine) zelfbedienings kettingveerponten. Het onderzoek is opgezet naar aanleiding van vermoedens dat er bij deze kleine veerponten sprake is van een (te) groot aantal storingen. Deze vermoedens werden ingegeven door meldingen per mail of per brief van mensen die bij een veerpont kwamen, wilden overvaren, maar moesten ervaren dat de veerpont buiten dienst was. Ook eigen soortgelijke waarnemingen speelden daarbij een rol.

2. Samenvatting en conclusies

Kort samengevat worden hier enkele conclusies genoemd:

- De aanlegkosten van een zelfbedienings kettingveerpont bedragen ca. 40.000 euro.
- Groot onderhoud dient eens in de 4 tot 5 jaar plaats te vinden.
- Lokaal toezicht leidt ertoe dat er minder verstoringen zijn, en dat de veerpont minder vaak uit de vaart is.
- Regelmatig schoonmaken en smeren helpt mee het aantal verstoringen te verkleinen.
- Regelmatig klein onderhoud is nodig. Verschil in uitvoering (door vrijwilligers, door de eigen gemeentelijke dienst, via een onderhoudscontract) lijkt weinig invloed te hebben.
- De exploitanten zijn redelijk tevreden over het aantal verstoringen.
- Kosten van klein onderhoud liggen rond de € 1000,-
- Ervaringen in de loop der jaren hebben geled tot een verbeterd ontwerp. Grote verstoringen die in de eerste jaren optraden komen de laatste jaren minder vaak voor.
- Bij een aantal veerponten zijn verbeteringen (vaak in samenhang met groot onderhoud) doorgevoerd. Een aanbeveling moet zijn dat exploitanten van een nieuw in de vaart te brengen pont informeren naar knelpunten en verbeteringen van anderen.

3. Werkwijze

Het onderzoek richt zich op de zelfbedienings veerponten die via een ketting worden voortbewogen. Dat sluit dus die zelfbedieningsveerponten uit, waarbij een touw over het water is gespannen of in het water ligt, waarbij men met spierkracht aan het touw moet trekken en zo zichzelf naar de overkant brengt. Deze veerponten zijn niet in het onderzoek betrokken.

Na een inventarisatie van de zelfbedienings kettingveerponten en na het vaststellen van de te stellen vragen zijn deze voor zover als mogelijk per mail aan de desbetreffende exploitanten verstuurd. Als op deze mail niet werd gereageerd, werd na enkele weken een tweede mail verstuurd.

Die exploitanten die niet op de mail reageerden, en de exploitanten waarvan geen mailadres bekend was, werden per brief aangeschreven.

In totaal zijn er 23 zelfbedienings kettingveerponten in Nederland aanwezig. Vier daarvan zijn dusdanig recent aangelegd, dat vragen over onderhoud niet zinvol zou zijn. Deze vier zijn niet aangeschreven.

In totaal zijn de exploitanten van 19 veerponten (17 exploitanten) aangeschreven. De lijst van aangeschreven veerpont-exploitanten is te vinden in bijlage 1.

Van de exploitanten van 12 veerponten werd een antwoord ontvangen. Van de exploitanten van 7 veerponten werd niets vernomen, ook niet na een herhaalde vraag.

De gestelde vragen zijn opgenomen in de bijlage. De gegeven antwoorden zijn uit privacyoverwegingn niet in het verslag opgenomen.

De antwoorden zijn geanalyseerd, waarbij gepoogd is een algemene lijn te vinden. Daarnaast is gepoogd enkele dwarsverbanden tussen antwoorden op verschillende vragen te vinden.

Gezien het aantal antwoorden moet er voorzichtig worden omgegaan met conclusies. De aantallen zijn niet zodanig groot dat van een algemene lijn kan worden gesproken. Toch kunnen er uit de antwoorden van de exploitanten diverse algemene conclusies worden getrokken.

4. Antwoorden

Hieronder wordt ingegaan op de diverse vragen en de daarbij gegeven antwoorden. Alleen grote lijnen en bijzondere antwoorden worden in dit hoofdstuk genoemd. De totale set met vragen en antwoorden is te vinden in de bijlage.

4.1 Aanlegkosten

Eén van de vragen ging in op de kosten van aanleg van de pont, eventueel inclusief aanmeervoorzieningen. Daarbij werden de volgende kosten genoemd (bedragen in euro's):

35.000			
25.000	in	1993	
32.700	in	1993	(incl. oevervoorzieningen)
50.000	in	1997	(incl oevervoorzieningen)
56.820	in	1999	(incl. oevervoorzieningen)
22.000	in	2000	(incl. oevervoorzieningen)
40.000	in	2003	
40.000	in	2004	
30.000	in	2005	
40.000	in	2006	(incl. oevervoorzieningen)

Een voorzichtige conclusie zou kunnen zijn, dat de prijs van een kettingpont de laatste jaren iets is gedaald. Voorzichtigheid is daarbij geboden, want er is niet goed onderscheid gemaakt tussen de veerpont zelf, en de oevervoorzieningen. De kosten daarvoor zitten soms wat verstopt in andere posten, en zijn dus niet altijd genoemd of niet altijd helder.

Een andere conclusie (met name van belang voor exploitanten die een zelfbedieningsveerpont in de vaart willen brengen) is, dat de prijs voor aanleg in de orde van grootte van € 40.000 ligt, uiteraard afhankelijk van omstandigheden en bijkomende kosten.

4.2 Groot onderhoud

Bij de meeste veerponten wordt in de begroting rekening gehouden met planmatig groot onderhoud. Bij twee veerponten is dit groot onderhoud tevens gecombineerd met heraanleg of een grote wijziging van de constructie (Kampen, Vlaardingen).
De frequentie waarin planmatig groot onderhoud wordt uitgevoerd is nogal verschillend. De volgende antwoorden werden gegeven:

5 jaar
jaarlijks
4 jaar
2x per jaar
1x per jaar
6 jaar
nee

Verschillen hierin kunnen liggen in de vraag wàt men onder groot onderhoud rekent en wat niet.
Globaal gezien kan men stellen, dat eens in de 4 tot 5 jaar groot onderhoud het meest voorkomt.

4.3 Lokaal toezicht

Alhoewel niet direct gevraagd, bleek uit de antwoorden, dat in een aantal gevallen er sprake is van lokaal toezicht, terwijl in vele gevallen er sprake is van een afgelegen veerpont waarbij toezicht niet mogelijk is. In Noordlaren (exploitant woont ernaast) en Tijnje (aantal vrijwilligers) is het toezicht lokaal en daarmee sterker. De beide pontjes van het Alkmaarder- en Uitgeestermeer worden frequenter nagelopen.

Een voorzichtige conclusie kan hier zijn, dat lokaal toezicht en snel herstel van kleine verstoringen ertoe leidt, dat de veerpont minder vaak uit de vaart is.
Snel uitvoeren van klein onderhoud en lokaal toezicht zijn dus belangrijke aandachtspunten om storingen tegen te gaan.

4.4 Verstoringen

Gevraagd is naar het aantal malen dat verstoringen optreden, en hoe snel deze werden hersteld. De antwoorden daarop lopen sterk uiteen. Storingen zijn ook afhankelijk van eventuele vernieling en/of slecht gebruik van de pont. De volgende antwoorden zijn gegeven:

25 keer per jaar
een of enkele keren per jaar
in het begin veel, later weinig
paar keer per jaar
twee maal per jaar
3-4 keer per jaar

Als het aantal verstoringen naast het onderhoud wordt gelegd, dan is een voorzichtige conclusie, dat het uitvoeren van lokaal klein onderhoud en/of lokaal toezicht leidt tot een kleiner aantal kleine verstoringen. Uiteraard is het aantal verstoringen ook afhankelijk van vernielingen. Toch lijken deze laatste verstoringen in aantal mee te vallen.

Verder werd ook genoemd, dat regelmatige schoonmaak (pollen, planten, ketting) nodig is, en meehelpt het aantal verstoringen te verkleinen.

Eventuele scheepvaart kan problemen veroorzaken. Bij de pont in Abcoude wordt genoemd dat tweemaal een schip met teveel diepgang de kabel heeft vernield. Dit werd niet bij andere veerponten genoemd, ondanks het feit dat ook bij anderen er sprake is van scheepvaart.

Als we de verstoringen in de loop van de jaren bekijken, dan mag worden geconcludeerd, dat verbeteringen aan het ontwerp het aantal grote storingen heeft verminderd. Fouten en verstoringen die in de eerste jaren regelmatig voorkwamen komen nu als gevolg van een gewijzigd ontwerp minder vaak voor.

4.5 Kosten klein onderhoud

Gevraagd is naar de kosten van klein onderhoud. Dat gaf o.a. de volgende resultaten te zien (in euro's):

750 – 1000
900
2188
paar honderd
1000
500 – 1000

Een conclusie die hieruit kan worden getrokken is, dat het klein onderhoud niet zo heel veel hoeft te kosten. Vaak heeft het betrekking op doorsmeren van de installatie, vrijmaken van de ketting, weghalen van vuil, en dergelijke. Klein onderhoud gebeurt een enkele maal door vrijwilligers, vaak door de onderhoudsdienst van de gemeente of via een onderhoudscontract. De kosten daarvoor blijken erg mee te vallen.

Ook hier mag de conclusie worden getrokken, dat lokaal beheer en toezicht leidt tot een lager bedrag in de kosten van klein onderhoud. In dergelijke gevallen kan een kleine verstoring even snel worden meegenomen in het dagelijks toezicht

4.6 Regelmatig onderhoud

Dat regelmatig onderhoud nodig is, blijkt wel uit de diverse antwoorden. Bij één veerpont gebeurt dit door vrijwilligers, bij diverse gebeurt dit door de onderhoudsdienst van de eigen gemeente of via een onderhoudscontract met een lokaal bedrijf. Over het algemeen zijn de exploitanten tevreden over het onderhoud. Het blijkt niet mogelijk te zijn een voorkeur uit te spreken voor onderhoud in eigen beheer, via vrijwilligers of via een onderhoudscontract. Wat wél belangrijk is, is het feit dat kleine schade snel wordt hersteld.

4.7 Verbeteringen

Bij een aantal veerponten zijn na de aanleg enkele verbeteringen doorgevoerd.
In Kampen bleek de breedte van het te bevaren water te groot te zijn (in eerste instantie 60 meter); de pont liep te zwaar en men moest te lang draaien om de overkant te bereiken. Inmiddels is de afstand verkort door twee drijvende pontons.

In Rotstergaast zijn verbeteringen doorgevoerd om de bediening fysiek lichter te maken; men is hierin geslaagd.

In Vlaardingen (Duifpolder) zijn verbeteringen doorgevoerd in de manier waarop de pont tussen de aanmeervoorziening past.

Bij de twee pontjes van het Alkmaarder- en Uitgeestermeer zijn kortgeleden enkele verbeterpunten doorgevoerd, dit na een inventarisatie bij vergelijkbare pontjes in Nederland.

Een conclusie die men hieruit kan trekken is de opmerking dat de exploitant van een nieuw aan te leggen veerpont er goed aan doet om van de ervaringen van anderen te leren, en te informeren naar verbeterpunten die anderen kunnen aangeven.

Bijlage 1. Aangeschreven exploitanten

Het onderzoek is opgezet met het doel inzicht te verkrijgen in de onderhoudssituatie van zelfbedieningsveerponten (kettingponten). Bij de keuze van de exploitanten die daarbij zijn aangeschreven is uitgegaan van de volgende aspecten:

- Er is sprake van een zelfbedienings kettingpont.
- De aandrijving gebeurt door middel van een aandrijfinstallatie op de vaste wal en/of op de veerpont.
- De pont is langer dan een jaar geleden in de vaart gekomen.

Met deze uitgangspunten is aan de volgende exploitanten de vragen te beantwoorden (het genoemde nummer is het nummer zoals dat is genoemd in het boekje "Overzetveren in Nederland en België" en op de website van de Vrienden van de Voetveren) :

- Gr06 Noordlaren Osdijk – Recreatiegebied Meerwijck *(over Drentsche Diep)*
- Gr07 Sebaldeburen – Boerakker *(over het Wolddiep)*
- Fr21 Tijnje – Nij Beets *(over de Nieuwe Vaart)*
- Fr29 Rotstergaast – Oldelamer *(over de Tjonger)*
- Fr30 Oldemarkt – Oldetrijne *(over de Linde)*
- Fr36 Joure – Jachthaven *(over de Jachthaven)*
- Ov04 Kampen Kampereiland – Mandjeswaard *(over het Ganzendiep)*
- Ov13 Rheeze – Oud-Bergentheim *(over de Overijsselse Vecht)*
- Ge44 Ubbergen – Persingen *(over Het Meer)*
- Ut06 Woerden – Zegveld *(over de Grecht)*
- Ut14 Abcoude – Ouderkerk a/d Amstel *(over de Holendrecht)*
- Ut16 Eemnes Ervenweg *(over de Eemnesservaart)*
- Ut18 Nieuwegein Museumwerf *(over het kanaal)*
- NH15 Oost-Knollendam – Starnmeerpolder *(over de Knollendammervaart)*
- NH16 Krommenie – Wormerveer *(over de Nauwernasevaart)*
- ZH18 Vlaardingen Vlietzicht – Maasland Duifpolder*(over de Vlaardingervaart)*
- ZH58 Strijensas – Esscheplaat *(over een sloot in een natuurgebied)*
- NB15 Den Bosch Stadswal – Bossche Broek *(over de Dommel)*
- NB29 Werkendam – Bakkerskil *(over de Bakkerskil)*

De volgende zelfbedieningsveerponten zijn dus niet aangeschreven :

- Fr37 IJlst – Ruterpolder (is pas in 2010 in de vaart gekomen)
- NH46 Durgerdam Jachthaven (is eigenlijk meer een privé veerpont)
- NH65 Heemstede – Cruquiushaven (is pas in 2010 in de vaart gekomen)
- ZH64 Zoeterwoude Geerweg – Blankaardpolder (is pas in 2010 in de vaart gekomen)

Daarnaast zijn ook de kleine zelfbedienings kabelveerponten niet in het onderzoek betrokken. Dat betreft dan de veerponten die met een touw worden geleid, waarbij men met spierkracht de pont aan het touw naar de andere kant moet brengen.

Bijlage 2. Vragen

Ten behoeve van de enquête zijn de volgende vragen gesteld aan de deelnemende exploitanten :

1. Wie is de eigenaar van de pont?
2. Wanneer is de huidige pont in de vaart genomen?
3. Wie heeft deze pont gebouwd ? Wat was de naam van de leverancier?
4. Hoe duur was de pont?
   En hoe duur waren de overige voorzieningen (steiger, enz)?
5. Wie voert het dagelijks beheer uit (controle, kleine schade herstellen enz)?
6. Wie voert het grotere onderhoud uit (zoals grotere herstellingen bij schade)?
7. Wordt er planmatig groot onderhoud uitgevoerd? Zo ja, wie voert dat dan uit?
   Hoe vaak wordt dit uitgevoerd?
8. Zijn er regelmatig problemen? Zo ja, kunt u een inschatting geven hoe vaak zo'n storing in het afgelopen twee jaar is opgetreden?
9. Zijn er aanwijzingen dat er vaak schade ontstaat door vernieling, moedwillige schade, enz?
10. Zijn er bepaalde problemen bij de veerpont, die steeds terugkeren?
    (bepaalde onderdelen die niet goed functioneren, enz)?
11. Als er schade is, lijkt die dan steeds dezelfde oorzaak te hebben?
12. Hoe vaak komt het voor, dat de veerpont (tijdens de reguliere openingstijd) uit de vaart is?
    Wat is in zo'n geval dan de termijn voordat de veerpont weer in de vaart wordt gesteld?
13. Bent u tevreden over het onderhoud?
14. Kunt u een globale inschatting geven van de kosten voor schadeherstel?
15. Kunt u een globale inschatting geven van de kosten voor groot onderhoud?
16. Zijn er nog andere opmerkingen over de veerpont die u in het kader van dit onderzoek kwijt wilt?