

Keimpetille

Het komt weleens voor dat er een veerpont wordt vervangen door een brug. Meer verkeer, een snellere oversteek, er zijn soms argumenten om een pont door een brug te vervangen. Dat het ook weleens andersom voorkomt is te zien in Friesland. Ten zuidoosten van Franeker ligt het buurtschap Kingmatille, in de Friese taal Keimpetille genoemd. Dat ligt aan het van Harinxmakanaal, waarover al sinds 1718 een brug lag. Nabij deze brug was het kleine buurtschap ontstaan. De naam verwijst naar het feit dat de brug (de Tille) lag op het gebied van de state van de familie Kingma.



In verband met de mogelijkheid van opheffing van de

provinciale brug te Kingmatille,

bij uitvoering van de verbetering van het vaarwater van Leeuwarden naar Harlingen, noodigt het provinciaal bestuur allen, die bij deze brug belang hebben, uit tot een

VERGADERING,

te houden op **Woensdag 31 Maart 1937,** 's voormiddags 10 uur, in café **DE POSTHOORN te Dronrijp,** waarin gelegenheid zal worden gegeven hun eventuele bezwaren kenbaar te maken.

Leeuwarden, 24 Maart 1937.

De Gedeputeerde Staten van Friesland,

Kort na de Tweede Wereldoorlog werd het kanaal verbreed. De voorbereidingen dateerden al van 1937, maar als gevolg van de oorlog was de verbreding uitgesteld. Maar uiteindelijk kwam het er in 1946 toch van. Een nieuwe brug op deze plaats was te duur, daarom koos men ervoor om een veerpont in de vaart te brengen. Voor landbouwvoertuigen was er een grote platte pont, voor fietsers en voetgangers een kleine boot. Voor beide was er een kabel die normaal op de bodem van het kanaal lag. Was er verkeer, dan werd de kabel met een lier strak getrokken, en kon de pontbaas de pont met de klos (dus met handkracht) naar de overkant brengen.

De veerbaas, Jacob Petrus, was bekend, en ook wel een beetje berucht. Hij was aangesteld om de pont te bedienen, van 's morgens vroeg tot 's avonds laat. Ja, zo ging dat in die tijd. Maar omdat er niet zoveel verkeer was, en omdat het nou ook weer geen vetpot was, had hij nabij zijn huis dat naast de pont lag,

ook nog wat land liggen. Het kon dan gebeuren dat een passagier de bel luidde, maar dat Jacob net bezig was een stukje tuin te bewerken. Eerst even de tuin afmaken; daarna was er ook nog wel tijd voor de pontpassagiers, zo vond Jacob. Die passagiers konden best wel even wachten. Een kwartiertje of zo wachten was niet zo'n probleem, vond hij. Daar zou je tegenwoordig eens mee moeten aankomen.....



Maar het ging niet goed met de pont. Veel verkeer was er niet. De provincie (eigenaar van het kanaal) droeg niet bij aan de exploitatiekosten van de veerpont. De drie gemeentes in de omgeving droegen ieder bij. Maar het kostte toch wel een lieve duit. In 1962 werd voorgerekend dat het 12.000 gulden per jaar kostte, een erg hoog bedrag voor de weinige boeren en schoolkinderen die van de pont gebruik maakten. Men ging onderzoeken of de boeren niet van land konden ruilen. En de schoolkinderen die op de fiets naar Franeker gingen, die konden best wel omrijden, zo vond men. En zo kon het gebeuren, at vanaf 1963 de pont niet meer voer. Met het buurtschap ging het daarna achteruit. Van nog 325 inwoners in 1962 liep het aantal inwoners terug tot amper 50 aan het begin van deze eeuw.



De naam Keimpetille zou in de vergetelheid geraakt zijn, als niet enkele inwoners met het plan kwamen om

een fietspont in de vaart te brengen. In de 21^e eeuw was er inmiddels veel meer recreatieverkeer op de fiets gekomen. Een rondje door het Friese land op de fiets was leuk, maar de afstand tussen de bruggen bij Franeker en Dronryp was toch wel erg groot. Drie mensen kwamen in 2006 bij elkaar en begonnen plannen te maken. En van het één komt het ander. Ze onderzochten of het niet mogelijk zou zijn op deze plaats weer een veerpont in de vaart te brengen. En ja, dat bleek mogelijk te zijn. Inmiddels is er een bestuur gekomen en uiteindelijk is op 30 juli 2011 de

veerpont in gebruik genomen. Het pontje is bij een scheepswerf in de buurt gebouwd, namelijk bij Wieger Cocken Jachtbouw in Franeker. Het ontwerp is van Michiel van Brussel Engineering en Sieb Meijer. De elektrische installatie komt van Van der Meer uit Franeker. Het is een pontje van 8,5 meter lang, 3,0 meter breed en met een diepgang van maar 0,80 meter vaart het dankzij twee roerpropellers snel door het van Harinxmakanaal naar de overkant. Op het dak zijn vier zonnepanelen geplaatst waarmee de accu's van de pont kunnen worden opgeladen. En als het nodig is, kan er ook nog 's nachts via walstroom de accu worden bijgeladen.



Per keer kunnen (buiten de corona-pandemie gerekend) 12 voetgangers of fietsers gebruik maken van het pontje. Als eerbetoon aan de bekende schipper die jarenlang de oude pont bediende, is aan de nieuwe veerpont de naam Jacob Petrus gegeven. De naam is aangebracht aan de zijkant van het pontje.



Op de noordoever is een onderkomen voor de (vrijwillige) schippers gebouwd. Een keukentje, een toilet en een kantoortje staan hen ter beschikking. Het dak met natuurlijke begroeiing vormt een geheel met de dijk zodat het onderkomen niet opvalt in het landschap. Het onderkomen kan worden gebruikt als het niet te druk is. Maar het aantal passagiers dat gebruik maakt van de pont overtreft de eerste verwachtingen, zodat op mooie zomerdagen de schippers er eigenlijk niet eens aan toekomen om uit te rusten in het schippers-onderkomen.



