

Nessersluis – Nes a/d Amstel



Dit keer gaan we met het pontje van de maand naar Nessersluis. Daar vaart een oud pontje, dat kortgeleden vernieuwd is. Oud, omdat er al jaren op deze plek een pontje is gelegen. De verbinding bestaat al sinds 1819. Het vormde toen de enige verbinding vanuit de Vinkeveense polder richting Amstelveen. Deze polder grenst aan de noordkant aan het kleine riviertje de Waver, en aan de noordwestkant aan de Amstel. Op de plaats waar beide rivieren samenkomen om verder naar Amstelveen en Amsterdam te stromen werd in genoemd jaar een veerpont over de Amstel in de vaart gebracht. Voor boeren uit de polder een goede mogelijkheid om met hun waren naar de markt in Amstelveen te gaan.

In 1911 werd vlakbij het pontje, dus bij het samenvloeien van Waver en Amstel, het fort Nessersluis gebouwd. Dat, in het kader van de forten, die als verdediging van de grote stad Amsterdam in een ruime ring om de stad werden gebouwd. Dat kwam goed uit voor het pontje. De militairen die in het fort waren gelegerd hadden natuurlijk weleens verlof en konden dan van het pontje gebruik maken om naar de bewoonde wereld te komen.

Toen in de 20^e eeuw de automobiel op de weg kwam, veranderde het vervoer en werd het meer en meer een auto veerpont. De laatste jaren van de vorige eeuw en begin van deze eeuw werd er druk gebruik gemaakt van automobilisten die de files op de A2 richting Amsterdam probeerden te vermijden, en dan via Vinkeveen en Nessersluis via het pontje een in tijd kortere verbinding met de regio Amsterdam kregen.

Het pontje is een kabelveerpont. Dat houdt in dat, er een kabel van oever naar oever is gespannen. Als er geen passagiers voor de pont zijn, dan ligt de kabel op de bodem van de rivier de Amstel. Wil iemand overvaren, dan wordt eerst met een lier de kabel strak getrokken; deze hangt dan boven het wateroppervlakte. De pont heeft een motor, waarmee deze zichzelf langs de kabel naar de andere kant trekt. Vroeger werd de lier met de hand bediend, maar tegenwoordig gebeurt het met een druk op de knop en een elektromotor. Datzelfde geldt voor het pontje. In het begin werd dat met handkracht langs de kabel voortbewogen, maar later kwam er een dieselmotor op de pont die voor de aandrijving zorgt.



In de tweede decade van deze eeuw veranderde het gebruik van het pontje. De A2 werd flink verbreed, zodat de hierboven genoemde files niet meer zo vaak optreden. Daarnaast is er enkele jaren geleden ook nog eens een aquaduct in de oost-west verlopende provinciale weg N201 (Vinkeveen-Aalsmeer-Haarlem) aangelegd. Dat verbeterde de moeizame verbinding dwars door

Uithoorn flink. Bovendien is het aquaduct flink noordelijk ten opzichte van Uithoorn gelegen, best wel dicht bij de plek waar het pontje nog iedere dag heen en weer gaat. En dat heeft natuurlijk effect op het aantal auto's dat van de veerpont gebruik wil maken.



In de gemeenteraad van De Ronde Venen, waar Nessersluis onder valt, is lang gedebatteerd over de toekomst van het pontje. De oude veerboot dateerde uit ongeveer 1975 en er was hard onderhoud nodig. Niet alleen maar een likje verf en een boutje aandraaien, maar groot onderhoud. Dat zou flink in de papieren gaan lopen. Diverse alternatieven zijn de revue gepasseerd. Opknappen van de oude veerpont (geschatte kosten € 272.500), nieuwe autoveerpont (geschatte kosten € 485.000), vervanging door een fietspontje, helemaal opheffen van de veerpont. Zelfs een tijdelijke fiets-voetbrug bij renovatie (kosten € 75.000) is ter tafel geweest. Bij een nieuwe pont moest er ook nog eens een besluit worden genomen over de aandrijving. Een dieselmotor (zoals tot nu toe gebruikelijk) of een elektromotor, die duurder in aanschaf zou zijn, maar weer minder onderhoud zou vergen.



Uiteindelijk besloot het gemeentebestuur van de gemeente De Ronde Venen om de pont te vervangen door een nieuw te bouwen elektrische veerpont. Een elektromotor brengt nu de trekkracht over op de kabel, die net als voorheen over de Amstel is gespannen. De motor wordt met accu's gevoed, accu's die in de nacht met walstroom worden opgeladen. Dat hoeft alleen maar 's nachts, met een nachtje laden kan de pont verder de hele dag heen en weer varen. De pont is gebouwd bij scheepswerf Kooiman Hoebee in Dordrecht. De kosten zijn flink hoger geworden dan in eerste instantie was berekend. Uiteindelijk kwam men, voor de pont en voor aanpassingen aan de oevers, uit op ca. € 900.000. Per jaar maken ruim 25.000 auto's, 50.000 fietsers en ruim 8.000 voetgangers gebruik van de veerpont. Op donderdag 29 april 2021 is de veerpont (vanwege corona-maatregelen met weinig feestelijkheden) officieel in gebruik genomen door wethouder Cees van Uden, in aanwezigheid van enkele buurtbewoners en pontbaas John van Schaik. Met de nieuwe veerpont kan deze verbinding weer jaren vooruit en kan nog vele tochtjes heen en weer maken.



