

REPORTAGE

Robot Kai zal straks op de veerpont in twaalf talen de passagier te woord staan

Robotisering Veerponten kampen met een personeelstekort door strenge Europese regelgeving en vergrijzing. Is een humanoid de oplossing? Op de Boven-Merwede draait robot Kai als proef mee als matroos.

Titia Ketelaar vanuit Gorinchem

10 augustus 2025 om 19:24 • Leestijd 5 minuten

Luisteren 

Leeslijst 



Hoi", zegt de ene passagier. „Hallo“, zegt de volgende. Een derde zwaait. Robot Kai - in zijn T-shirt van veerpontmaatschappij Riveer - zwaait terug, praten doet hij nog niet. Op de kade zijn dan al tientallen foto's gemaakt, en heeft de *humanoid* toen hij door de historische waterpoort van Gorinchem naar de kade liep onbewust een ongeluk veroorzaakt omdat een fietser hem zo aanstaarde dat deze tegen een andere fietser botste.

Kai is als matroos op proef op de veerpont, hij is de proef. Om te experimenteren met wat een humanoid kan. Na vier weken is Kai's eigenaar Jan van Wijgerden aangenaam verrast: „De steile steiger liep hij zo af. Zelfs bij golven en scherpe bewegingen blijft hij staan.“ De manager van Riveer, Johan Hania, zegt: „Hij bleef zelfs beter staan dan ik.“

Het doel is te kijken of Kai „functioneel kan worden ingezet“ zodat het personeel van de veerpont, die wordt geëxploiteerd door de gemeente Gorinchem, andere taken kan doen. „Ter ondersteuning“, zegt Hania. Niét ter vervanging.

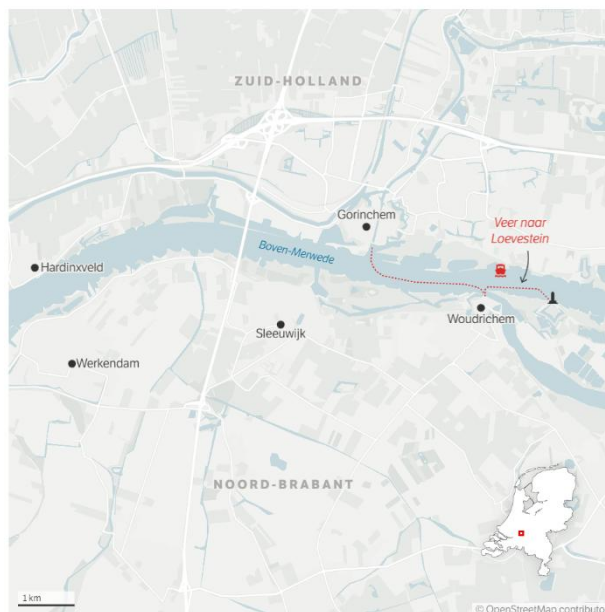


[Help, de humanoids komen eraan](#)

Vierjarige opleiding

Maar Hania begint óók over het personeelstekort in de sector. Door vergrijzing, wat vooral de naar schatting driehonderd ponten treft die overvaren aan een dwarskabel over het water, of met een gier bevestigd zijn aan een anker op de loodlijn van de rivier. En door nieuwe Europese regels voor de binnenvaart. Schippers van vrij varende veerponten, zo'n 55 die veelal de grote rivieren overvaren, moeten daardoor een opleiding van vier jaar volgen voor binnenvaartschippers.

Experiment met robot op veerpont bij Gorinchem



090825 NRC / YD

Dat is „een grote belemmering“, vertelt Johan van den Boogaard van de Vereniging van Eigenaren en Exploitanten van Overzetveren in Nederland

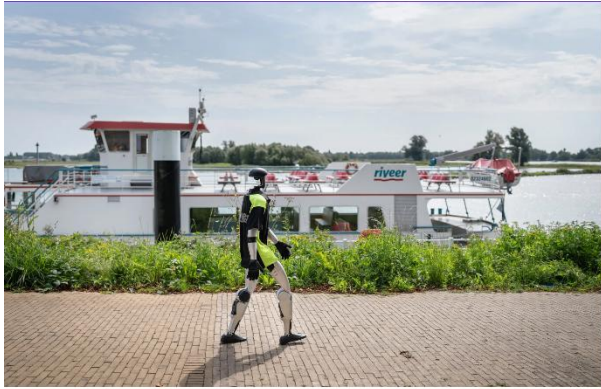
(VEEON) telefonisch. Hij heeft zelf een pont bij Bergen, op de Maas tussen Limburg en Brabant. „Veel ponten zijn eenmans- of tweemansschepen: een schipper en misschien iemand die kaartjes controleert. Dan is er weinig ruimte om iemand op te leiden.” Volgens Van den Boogaard zoeken veel veerpontmaatschappijen daarom naar binnenvaartschippers die na een leven op een schip te hebben gewoond graag op de wal willen wonen: „En aan hen is een tekort.”



FOTO JOHN VAN HAMOND

Bovendien is varen met een pont volgens Van den Boogaard „een dusdanig andere professie dan de binnenvaart”. „Je hebt niet alle kennis nodig. Een verkorte opleiding, met specifieke kennis van de stroming van de rivier en van laden en lossen, is de oplossing. Het maakt echt uit of je auto's of fietsen op je pont hebt en van oever naar oever vaart, of een schip met duizend ton aan droge lading dat de grens over gaat.”

Een woordvoerder van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zegt dat Nederland het probleem in Brussel heeft aangekaart, en dat ook andere landen erkennen dat veerponten een andere categorie vormen dan binnenvaartschepen.



Robot Kai en zijn eigenaar Jan van Tilgendorp. Foto: John van Hamond

Schipperspapieren

Op de kade staat Tycho van Zomeren (20), ook gehuld in een T-shirt van Riveer, geduldig te wachten tot iedereen Kai op de foto heeft gezet. Hij is bezig zijn schipperspapieren te halen. Zes examens moet Van Zomeren daarvoor halen: „Reglementen, onderhoud, besturing. Alle rivieren, kanalen, bruggen en sluisen van Nederland, België en Duitsland...”

Als matroos vaart hij over de Boven-Merwede tussen Gorinchem, Woodrichem, Steenvijk, Werkendam en Hardinxveld-Giessendam. Welke kennis voor hem relevant is? „Reglementen.” Zelfs weten hoe het onderhoud van een motor gaat, is niet nodig. Riveer vaart elektrisch.

Van Zomeren is niet bang dat robot Kai zijn werk zal overnemen. Hij vindt kennis voor hem relevant is? „Reglementen.” Zelfs weten hoe het onderhoud van een motor gaat, is niet nodig. Riveer vaart elektrisch.

Van Zomeren is niet bang dat robot Kai zijn werk zal overnemen. Hij vindt alleen het uiterlijk van de humanoid „een beetje eng”. En als Kai straks gaat praten dan „helemaal”.

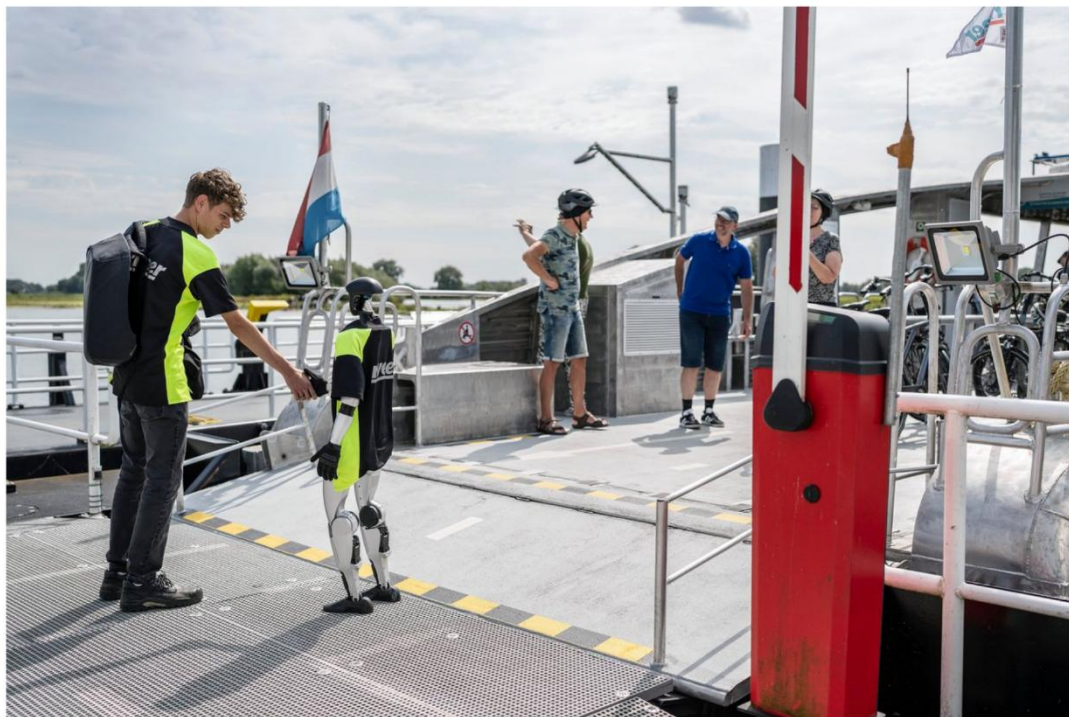


FOTO JOHN VAN HAMOND

Huub Goudswaard, kapitein van een cruiseschip van rederij Viking dat tussen Kinderdijk en Amsterdam vaart „met vandaag allemaal Amerikanen”, staat ook op de kade naar Kai te kijken. Tussen de fotograferende dagjesmensen staat hij er enigszins sceptisch bij. Goudswaard: „Ik hoop niet dat dit de toekomst wordt. Afschuwelijk. Ik zou me aan boord niet welkom voelen.”

Veerpontmanager Hania merkt juist dat de passagiers van Riveer enthousiast zijn en vragen wanneer Kai weer aan boord is. „Ik zie hem de pont nog niet zo snel besturen. Maar straks kan je hem wel mooi dingen vragen en hij is meertalig. Het personeel spreekt geen twaalf talen.”

Het zijn dat soort tegenstrijdige geluiden die eigenaar Jan van Wijgerden, IT-ondernemer uit Gorinchem en ook eigenaar van een robotohnd, graag hoort. Voor hem draait de proef niet alleen om wat Kai kan, maar ook om wat hij betekent. „De wereld van humanoids gaat snel, zeker in China. In Europa is het gebruik ervan nog heel beperkt. In Gorinchem confronteren we mensen nu met de vraag ‘wat betekent dit voor mijn baan?’”

”

Straks kan je hem wel mooi dingen vragen, en hij is meertalig. Het personeel spreekt geen twaalf talen

Johan Hania – manager Riveer

Volgens Van Wijgerden „moet je de technologie omarmen zodat je weet wat de gevaren kunnen zijn”. Hij stuurt Kai nu nog aan met een afstandsbediening. „Maar het doel is dat hij autonoom te werk gaat. De volgende stap is praten, dat hij alle nuances van een overtocht met Riveer kan vertellen.” Hij noemt de veerbootmaatschappij „heel vooruitstrevend” dat ze niet voor automatisering kozen, maar voor robotisering.

Automatisering had ook gekund, zegt veerpontmanager Hania. Hij vertelt dat in Noorwegen en Zweden al enkele schepen - zonder passagiers - autonoom varen. Riveer innoveert vooralsnog door elektrische ponten te gebruiken, ontworpen en gebouwd door lokale bedrijven. De veerpontmaatschappij won er allerlei prijzen mee.





Robot Kai groet aan-boord-komende reizigers.

Concurrentie van de brug

Johan van den Boogaard van VEEON zegt echter dat voor veerponten „de concurrentie vooral de brug is”. Op een pont moet je immers wachten en je moet er vaak voor betalen. Veel ponten kampen naast personeelstekorten ook met financiële tekorten. De kaartverkoop levert, zeker als er geen auto's meevaren, vaak onvoldoende op om uit de lasten te zijn. Ook in Gorinchem, waar de kosten worden gedekt door de vier oevergemeenten. Daarover is in de gemeenteraden geen discussie: anders dan de A27 is er geen oeververbinding over de Boven-Merwede.

Elders is die discussie er wel: veerponten zijn in tegenstelling tot wegen en bruggen geen provinciaal of rijkseigendom, noch altijd in bezit van de gemeente, zoals Riveer dat wel is. Sommige zijn in commerciële handen, van stichtingen of particulieren. Of van gemeenten die door financiële tekorten moeten bezuinigen.

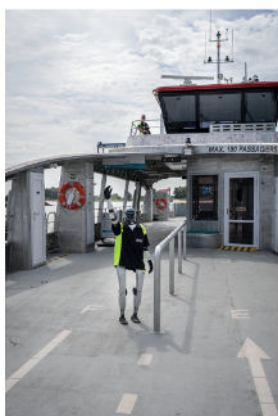


FOTO: JOHN VAN HAMOND

Van den Boogaard zegt: „Ook bus- en treinverbindingen zijn niet altijd rendabel. Maar daar is de vraag ‘wat heb je er als overheid voor over’ makkelijker beantwoord. Bij veren wordt vaak gesproken over een bodemloze put.” Terwijl zegt hij, „voor scholieren en andere fietsers de pont tussen dorpskernen wel vaak de snelste verbinding is”.

Een robot als ondersteuning noemt hij „een pril begin”. „Ik kan me nog niet voorstellen waar dit kan eindigen. Maar op de korte termijn gaat hij niets oplossen voor de problemen van nu.”

Op de kade van Gorinchem trekt Kai in elk geval veel bezoek. Binnenkort houdt Riveer een ‘meet and greet’ met de humanoid.

[Petitie over bedreigde pontveren moet Gelderse partijen en kiezers wakker schudden](#)