

Velsen

Veerponten zijn er in verschillende maten. Groot en klein. Vorige maand zetten we een klein veerpontje in de belangstelling, namelijk het fiets-/voetveer van Heerewaarden naar de Lithse Ham. Dit keer gaan we naar een autoveerpont, en dan ook tegelijk maar een redelijk grote pont. Namelijk de veerpont in Velsen. Ja, u leest het goed, van Velsen naar Velsen, namelijk van Velsen Zuid naar Velsen Noord.

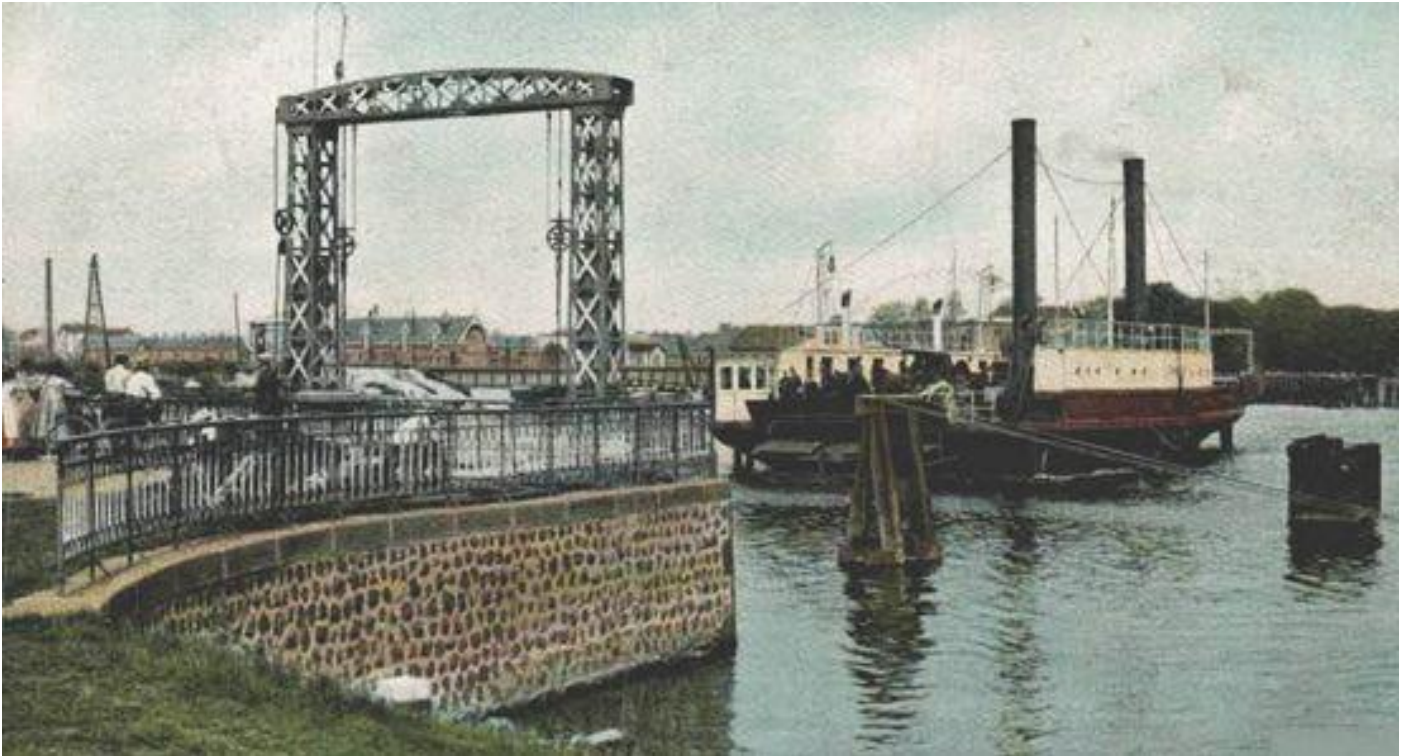
De plaats Velsen is gelegen aan het Noordzeekanaal. Dat is niet altijd het geval geweest. Vroeger lag Velsen aan het Wijkermeer, dat in open verbinding stond met het IJ, en via de Zuiderzee met de wereldwijde oceanen. Verkeer van zuid naar noord kon gewoon over de weg via het dorp doorrijden. Dat veranderde in 1876, toen het Noordzeekanaal werd gegraven, de verbinding van de havens in Amsterdam naar de Noordzee. Overigens was de wet voor de aanleg van het kanaal al 13 jaar eerder goedgekeurd door de Staten-Generaal. Voor de doorgaande noord-zuid verlopende weg werd er nabij het dorp een draaibrug in het nieuwe kanaal aangelegd. Die brug, die alleen geschikt was voor voetgangers, kwam te liggen in het verlengde van de huidige Meervlietstraat, midden in het centrum van Velsen. Voor rijdend verkeer (koetsen en handkarren) kwam er naast de brug een veerpont te liggen. Rondwegen, tunnels en filemeldingen waren in die tijd nog onbekende begrippen. Even verder naar het westen kwam er een draaibrug in de in 1867 al aangelegde spoorlijn van Haarlem naar Alkmaar.

Bij de onderhandelingen over het doorsteken van de langtong werd door de gemeente Velsen bij de kanaalmaatschappij bedongen, dat de veerpont en de brug tolvrij zouden zijn. In 1882 nam de staat der Nederlanden de rechten over van de kanaalmaatschappij, waarbij de tolvrijheid ook door de staat werd gerespecteerd. Die tolvrijheid is tegenwoordig gedeeltelijk afgeschaft. Voetgangers en fietsers kunnen nog steeds kosteloos overvaren. Voor auto's moet tegenwoordig een vergoeding voor het overvaren worden betaald.



Een brug is een obstakel voor de scheepvaart. Het gebeurde weleens dat schepen tegen de brug aan voeren als deze niet op tijd werd geopend. De drukker wordende scheepvaart vroeg om andere maatregelen. Daarom werd in 1900 besloten dat de brug weg moest. Voor voertuigen en voor voetgangers werden er twee veerpont in dienst gesteld. Het waren allebei een raderstoompont De "Kennemerland" en de "Velsen" werden afgeleverd. De ingebruikname van deze veerponten zorgde voor nogal wat problemen. Het zouden vrijvarende veerponten moeten zijn. Maar bij de proefvaarten bleek dat dit te hoog gegrepen was.

De pont was maar moeilijk op de juiste koers te houden. De proefvaarten duurden twee jaar en in 1902 werd besloten om een ketting van de ene naar de andere oever aan te brengen, waarlangs de raderstoomponten konden worden geleid. Nog meer proefvaarten, aanpassingen, veranderingen en testen waren nodig, zodat het tot 1906 duurde voordat de ponten definitief in gebruik konden worden genomen en dat de brug kon worden weggehaald. Later, in 1928 kwam er nog een derde stoompont, de "Wijkerog".



Maar ook kettingponten geven overlast voor de scheepvaart. Als de pont gaat varen wordt de ketting strak getrokken en is er op dat moment een volledige blokkade voor de scheepvaart. De technische ontwikkelingen gingen verder, en zo kon het gebeuren dat er kort voor de Tweede Wereldoorlog een vrijvarende veerpont in dienst werd gesteld. De laatste kettingpont kon net voor het uitbreken van de Tweede Wereldoorlog worden afgevoerd. Overigens mag worden vermeld dat de vrijvarende veerponten die toen in dienst gesteld werden van hetzelfde type



waren als de veerponten van de twee andere pont-verbindingen over het Noordzeekanaal, namelijk bij Spaarndam en bij de Hembrug. De veerponten uit de jaren '30 zijn tot op de dag van vandaag nog in de vaart, vaak met grote problemen. Met name in Velsen komen die problemen dan nadrukkelijk aan het licht. Als er bij één van de drie verbindingen over het kanaal er een veerpont defect raakt, dan moet de spitspont van Velsen uitwijken naar die andere pont. De spitsdienst wordt dan vervallen, waarmee de 10-minuten dienst wordt uitgedund naar een 20-minuten dienst.



Even terug naar de jaren rond de Tweede Wereldoorlog. Hierboven noemden we de toename van de scheepvaart die reden was voor het vervangen van de brug door veerponten. Maar na de Tweede Wereldoorlog nam ook het autoverkeer toe. Zo veel, dat er in de jaren vijftig wachttijden bij de veerpont optraden van soms wel meer dan een uur. Het drukke autoverkeer gaf natuurlijk ook een grote druk op de smalle straatjes van het dorp Velsen, de noord-zuid verbinding liep nog steeds dwars door het dorp via de Meervlietstraat. De aanleg van de Velsertunnel in 1957 verlichtte de druk op de veerpont aanzienlijk. Die aanleg had nog een neveneffect. Want die Velsertunnel was niet alleen voor auto's, maar ook voor de trein gemaakt. De spoorbrug, ongeveer een kilometer ten westen van het dorp Velsen gelegen, werd afgebroken. De ontstane ruimte kon goed worden gebruikt voor de veerpont, zodat deze in die jaren kon worden verlegd naar de huidige locatie aan het pontplein.

Zoals hierboven al werd vermeld was na een korte beginperiode de Staat der Nederlanden de eigenaar van het Noordzeekanaal. De exploitatie van de veerponten werd daarom altijd uitgevoerd door Rijkswaterstaat. Maar de privatiseringsgolf sloeg ook toe bij de veerponten. In de jaren '90 werd de exploitatie overgedragen aan de NACO (de busmaatschappij die in de regio de busdiensten verzorgde), later overgenomen door de NZH, in 1999 overgegaan in Connexxion. In 2013 is Connexxion gestopt met de exploitatie en vanaf dat jaar worden de diensten uitgevoerd door het GVB, de vervoersmaatschappij van de gemeente Amsterdam.



Hierboven is het al genoemd. De huidige veerponten dateren uit de jaren '30 van de vorige eeuw. Meer dan 80 jaar oud dus. Inmiddels heeft het GVB besloten om alle veerponten over het Noordzeekanaal te gaan vervangen. Over een periode van 3 jaar worden vijf nieuwe veerponten aangeschaft. De eerste is in de loop van mei 2021 afgeleverd en is, na een lange testperiode op 16 augustus 2021 in de dagelijkse vaart gekomen. De tweede veerpont is eind augustus te water gelaten. De nieuwe veerponten zijn volledig elektrisch. Tijdens het halteren aan de oever is er een special verbinding aangelegd waarmee de accu's van de veerpont kunnen worden opgeladen. In totaal komen er vijf nieuwe ponten. Eén in Hembrug, één in Spaarndam, twee in Velsen en een vijfde zal fungeren als reserve voor als één van de andere defect of in onderhoud is. De nieuwe veerponten hebben een capaciteit van 4 vrachtwagens of 20 personenauto's en 400 reizigers eventueel met fiets. De ruimte voor fietsers is snel aan te passen aan eventuele drukte. Een hek in de lengterichting van de pont kan in dwarsrichting van de pont worden verschoven, waarmee het aantal auto's minder, maar het aantal fietsers meer kan worden.

De namen van de nieuwe veerponten zijn niet erg fantasierijk. De eerste pont kreeg de naam "NZK Pont 100", de volgende zullen waarschijnlijk "NZK Pont 101" t/m "NZK Pont 104" gaan heten. Wie het een mooie naam vindt mag het zeggen, maar zelf kan ik deze naamgeving niet erg waarderen. Er zullen vast betere en fantasievollere namen te bedenken zijn geweest voor deze prachtige nieuwe veerponten. Maar dat er met het afschaffen van de oude, lawaaierige dieselveerponten en de ingebruikname van de nieuwe, fluisterstille, elektrische veerponten een nieuw tijdperk in Velsen is aangebroken, dat moge duidelijk zijn.

