



CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Kouwenberg, Hans

Varen in Noord-Holland/Hans Kouwenberg

ISBN 90-6410-170-1 NUGI 465

Overname, in welke vorm ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteur is verboden.

Eerste druk: 1992

Tweede druk: 2020

Inhoud

Woord vooraf	3
1 Van windrichtingen, waterwerken en weilanden	4
1.1 Amsterdam en de Amstel	4
1.2 Naar de zuidpunt van Noord-Holland	11
1.3 Van het uiterste zuiden naar de provinciehoofdstad	17
1.4 Het Spaarne en Haarlem	21
1.5 Het Noordzeekanaal	26
1.6 Getallen en gegevens	30
2 Van kamelen, koningen en kanalen	31
2.1 Amsterdam en de verbindingen met de zee	31
2.2 Amsterdam - Alkmaar via Zaandam	33
2.3 Alkmaar - Den Helder: naar de 'noordpool' van Holland	37
2.4 Den Helder - Medemblik: een oud kanaal door nieuw land	41
2.5 Medemblik - Kolhorn - Alkmaar: Westfriese Vaart, Niedorpervaart, Langedijkervaart en Kraspolderkanaal	49
2.6 Alkmaar - Amsterdam: het oude, oostelijke alternatief	52
2.7 Getallen en gegevens	
3 Van magen, meren en Muiden	56
3.1 Van Amsterdam naar Edam	56
3.2 Van Edam naar de Zuiderzeehavens	59
3.2.1 Enkhuizen	59
3.2.2 Hoorn	61
3.2.3 Volendam	63
3.2.4 Marken	64
3.3 Over Markermeer en IJmeer naar Muiden	67
3.4 Naar Weesp en Amsterdam, de oude Keulsche Vaart	69
3.5 Getallen en gegevens	73
4 Van die dingen die iedereen weten moet	74
4.1 Regels op de Noord-Hollandse wateren	74
4.2 Kaarten en gidsen	74
4.3 Uitrusting en voorraden	76
Nawoord	79

Woord vooraf

Noord-Holland is bij uitstek de provincie met de grootste verscheidenheid aan waterwegen: de variatie van groot (Noordzeekanaal) naar klein (Trekvaart 't Schouw) en van smal (Bullewijk en Waver) naar weids (IJsselmeer en de vele binnenmeren) is verbazingwekkend voor een gebied dat zo ingeklemd ligt tussen zeeën en binnenzeeën. Men zou er eerder een saaie reeks verbindingen van 'binnenland' naar kuststrook verwachten. In plaats daarvan kenmerkt Noord-Holland zich door een verrassende hoeveelheid interlokale binnenwaterverbindingen, die allemaal hun eigen verhaal vertellen over de geschiedenis van deze streek, en die allemaal tot op de dag van vandaag hun belang hebben weten te behouden.

In dit boek neemt de schrijver u mee op tochten door de Amstel en Drecht, over de Ringvaart rond de Haarlemmermeerpolder, door het Spaarne en over het Noordzeekanaal; hij verhaalt van een reis over het Noord-Hollands Kanaal 'all the way to Den Helder', en hij beschrijft de piepkleine verbindingen tussen die marinehavens en Medemblik aan het IJsselmeer. Ten slotte voert een wirwar van werkelijk minuscule kanaaltjes de reiziger mee naar Edam, vanwaar uit het gehele Markermeer wordt bevaren, om ten slotte via Muiden, de Vecht en de Weespertrekvaart op het punt van uitgang terug te keren: Amsterdam, stad aan de Amstel.

De schrijver heeft de beschreven tochten met verschillende schepen gemaakt en dat heeft de avontuurlijkheid van de tochten nogal beïnvloed. Immers, het is veel spannender om een klein vaarwater te bevaren met een scheepje met nauwelijks motorvermogen en zonder kopschroef of -roer dan om met een goed uitgerust passagiersschip het IJsselmeer over te steken. Dit onderscheid zal wellicht nog blijken uit de beschreven trajecten. Bedenk dan, lezer, dat het u plezier zal doen én avontuur zal opleveren om de beschreven tochten zelf te varen. Het is dat avontuur dat de moeite waard is; het lezen is slechts bedoeld om u zover te krijgen...

Daarom u veel plezier en veel spanning gewenst bij uw 'Varen in Noord-Holland'!

1 Van windrichtingen, waterwerken en weilanden

1.1 Amsterdam en de Amstel

Ons vertrekpunt voor de vaartochten door Noord-Holland is het Oosterdok in Amsterdam. In dit oude havendok, waar in de Gouden Eeuw de schepen uit Indië en Zuid-Amerika hun kostbare waren aanvoerden en vanwaar de Nederlandse zeilschepen vertrokken om uit te varen over alle wereldzeeën, is sinds enige jaren een aanzet gegeven tot aanleg van een combinatie van op de watersport en vrije tijdsscheepvaart gerichte zaken. Een van die zaken betreft een passantenhaven, waar eenieder voor een beperkte tijd kan aanleggen voor een verblijf in Amsterdam.

In de onmiddellijke nabijheid ervan, aan de andere kant van de zogenaamde IJtunnel-pier, is de haven voor historische binnenschepen gevestigd, waar een keur aan oude zeilende beroepsvaartuigen te bezichtigen is; niet de bekende zeilcharters, maar nog oorspronkelijke, zeilende vrachtschepen. Een fraai gezicht, die haven met een enorm aantal hoge donkerhouten masten, klapperend tuig en vrolijke vanen.

Ook het Scheepvaartmuseum is hier vlak bij, naast het terrein van de Koninklijke Marine; het museum, waar onder andere de nieuwe replica van de Oost-Indiëvaarder Amsterdam afgemeerd ligt, is een van de beroemdste nautische musea van Europa, dus alleszins de moeite waard om te bezoeken voorafgaand aan een zelf te varen tocht.

Vanuit het Oosterdok kan men in enkele minuten te voet de oude binnenstad van Amsterdam bereiken, en ook het Centraal Station is slechts luttele minuten lopen van deze plek vandaan. Om die reden en vanwege de gemakkelijke bereikbaarheid van alle uitvals-vaarwegen vanuit dit Oosterdok, is het een ideaal vertrekpunt voor een reis per schip door Noord-Holland, of men nu naar het zuiden, naar het noorden, naar het oosten of naar het westen wil varen.

Wij beginnen met het zuiden en varen daartoe vanaf de passantenhaven om de IJtunnel-pier heen naar de Nieuwe Herengracht, tenminste... als uw kruiphoogte of kleiner dan 2,50 meter is, óf groter dan 2,80 meter! Deze vreemde hoogtebeperking vloeit voort uit het beleid van de Sluis-, Brug- en Havengelddienst van Amsterdam. Schepen die een lagere kruiphoogte hebben dan 2,80 meter worden verplicht de vaarroute via de Oude Schans te volgen, van een punt net ten westen van de IJtunnel naar de Amstel ter hoogte van de Stopera. Alleen schepen van minder dan 2,50 meter hoog kunnen onder de bruggen van de Nieuwe Herengracht door, en alleen voor schepen die te hoog zijn voor de Oude Schans worden de bruggen van de Nieuwe Herengracht gedraaid.

De Oudeschansroute, langs de kalkmarkt, de Montelbaenstoren (nu het Stadswaterkantoor herbergend), door de Sint Anthoniesluis met haar pittoresk voorover leunende trapgevelhuisjes en vervolgens langs het stadhuis en de pal daarvoor gesitueerde Waterloopleinmarkt, is zeker de mooiste van de twee. De

Amstel bereikend draait men bakboord uit, om voor het Muziektheater langs, de Blauwbrug te bereiken, waarachter de kruising Amstel-Herengracht-Nieuwe Herengracht ligt, die de twee alternatieve routes weer bij elkaar brengt.

Wanneer je vanuit het Amsterdamse Oosterdok de Nieuwe Herengracht invaart, onder de brug door die de vreemd aandoende naam "Kortjewandsbrug draagt, en door de Rapenburgersluis, kom je dadelijk in een stukje van de Gouden Eeuw terecht: het voormalige gemeentelijke entrepot-dok met zijn bijna honderd pakhuizen strekt zich zover het oog reikt aan bakboord uit langs de lange kade waar driehonderd jaar geleden de schepen met specerijen, uitheems textiel en vreemde kunstvoorwerpen aanlegden na hun terugkeer uit verre werelddelen. Nu spelen hier kinderen, wandelen er jonge moeders en drinken bewoners van het tot sociale woningen omgetoverde complex er een glaasje op een van de terrassen aan de waterkant. Een brug van moderne signatuur verbindt het historische complex met de negentiende-eeuwse wijk de Plantage', waarin de dierentuin Artis gelegen is: als het niet te lawaaiig is, kun je de beesten horen brullen.

Vanuit historisch oogpunt is de doorvaartroute door de Nieuwe Herengracht op het eerste gezicht niet erg interessant: de eisen van het moderne scheepvaartverkeer hebben van deze gracht een (te?) efficiënte, niet erg inspirerende vaarweg gemaakt, waarin bruggen met zware, brede klappen traag omhoog en omlaag bewegen om de vele zand- en vrachtschepen die hier iedere dag passeren vlot te kunnen doorlaten. Toch is er nog veel te zien voor de oplettende passant: aan stuurboord het Jonas Daniël Meijerplein, waarop het standbeeld van de Dokwerker herinnert aan de Februaristaking in de Tweede Wereldoorlog; aan bakboord, op dezelfde hoogte, de voormalige hoofdstedelijke dovenschool, waarin nu een afdeling van de Theaterschool is gevestigd, maar waarvan de gevel sinds de bouw nauwelijks veranderd is.

Pas na de brug onder de Weesperstraat, waar iedere keer dat de brug opengaat lange files ontstaan, komen we in het historische deel van de Nieuwe Herengracht, met aan beide kanten fraaie huizen en gebouwen, vele uit de Gouden Eeuw. Pal voor ons zien we de ranke lijnen van de Walter Suskindbrug, een oude houten basculebrug uit twee delen, weliswaar gemechaniseerd, maar voor de rest een exact zusje van de beroemde Magere Brug die iets verderop in de Amstel ligt en waar we later nog langs zullen komen. Aan bakboord vormt het grote zeventiende-eeuwse gebouw van Amstelhof een markante aanduiding van de nadering van de rivier waar de stad haar naam aan te danken heeft, het is nu een verpleeghuis voor bejaarden en het ligt er sinds de restauratie van enkele jaren geleden weer in al zijn glorie bij.

Als we traag onder de hooggeheven brugklappen van de Walter Suskindbrug door varen, komen we in de Amstel, de rivier die van nergens naar nergens stroomt: ze heeft geen bron, en ze heeft geen monding. De vele ingrepen die de mens in de waterlopen en meren van dit gebied heeft gepleegd, hebben de oorsprong van de rivier geheel teloor doen gaan. Er rest niet méér van dan een stukje water tussen het Amstel-Drechtkanaal en de Amsterdamse grachten. Wat een triest lot voor de stroom waar deze stad naar is vernoemd.

Op de kruising van Nieuwe Herengracht en Amstel loont het de moeite even stil te gaan liggen dobberen, om te kunnen genieten van het prachtige uitzicht in vier richtingen dat de schepeling vanaf dit punt heeft. Meestal ziet men veel fraais over het hoofd, aangezien de scherpe draai naar bakboord die hier nodig is alle aandacht opeist. Maar wie het rustiger aan doet, kan hier aan stuurboord de markante ronde gevel van het Muziektheater bewonderen, door Amsterdammers steevast de Stopera genoemd, omdat het gebouw zowel het stadhuis als de opera herbergt. De moderne rood-en-witte gevel met veel glas en marmer torent hoog boven de kade van de hier de stad in buigende rivier uit. Vanaf de balkons heeft men een schitterend uitzicht over de Amstel, omdat de rivier vanaf de Stopera-bocht en de Blauwbrug (die daar de beide oevers verbindt) bijna twee kilometer langs een vrijwel rechte lijn loopt tot aan de Berlagebrug in Amsterdam-Zuid.

Recht vóór is in het verlengde van de Nieuwe Herengracht haar oudere zus zichtbaar: de Herengracht, waarover een van de typische boogbruggen met drie bogen ligt, waar Amsterdam er honderden van heeft. Vanaf het kruispunt zijn de statige gebouwen uit de tijd van de Verenigde Oost-Indische Compagnie aan beide zijden zichtbaar: nu zijn hier banken en verzekeringen en andere kapitaalcrachtige instellingen gevestigd en ook ligt de ambtswoning van de burgemeester aan deze gracht, vlak bij de Amstel en dus ook dicht bij het stadhuis, dat immers het adres Amstel 1 heeft.

Aan bakboord ten slotte strekt de Amstel zich uit, aan weerszijden omzoomd door een mengsel van oude en minder oude gevels, soms ingevuld met moderne nieuwbouw van sterk wisselende kwaliteit. Aan beide oevers liggen de tot woning omgebouwde voormalige vrachtscheepjes te dromen, slechts af en toe opgeschrikt door een te snel varende rondvaartboot, die de trossen doet spannen, of door de zwaar brommende motoren van de vrachtschepen die deze route nog steeds bevaren. Hierlangs voert onze tocht verder, tussen de Keizersgracht en de Nieuwe Keizersgracht door, rechtstreeks op de Magere Brug af.

De Magere Brug dankt haar naam niet, zoals velen denken, aan de breedte van het brugdek, maar aan de naam van degenen, die deze brug aan de stad Amsterdam geschonken hebben: de dames Mager. De wereldberoemde houten basculebrug bestaat nog altijd geheel in haar oorspronkelijke vorm, met uitzondering misschien van de asfalt-laag van het wegdek. De bediening geschiedde tot enkele jaren geleden nog steeds met de hand: de brugwachters maakten de vergrendeling waarmee de beide klappen aan elkaar zitten los, en door de contragewichten zakten dan de beide basculeconstructies naar beneden, daarmee de klappen omhoogtrekkend. Als de klappen verticaal stonden, viel een grote vergrendeling op haar plaats, die de klappen stevig vasthield tot de schepen gepasseerd waren. Vervolgens trokken de brugwachters (die altijd met z'n tweeën moeten zijn) de vergrendelingen los, en 'klommen' langs een kippenladder tegen de brugklappen op, die door de gewichtstoename dan langzaam weer daalden tot ze, veelal met een zware bons, elkaar raakten, waarna de wachters de vergrendelingen snel en doelmatig vastmaakten. Pas daarna konden de slagbomen - ook met de hand -- weer opengezwaid worden en kon het verkeer zich wederom over de smalle brug wurmen. Om je hier in de Gouden Eeuw te wanen hoefde je alleen maar de

scheepvaartlichten op de brug en de draagbare marifoons van de brugwachters weg te denken.

Enkele jaren geleden is de brug voor autoverkeer afgesloten en tegelijkertijd is de bediening elektrisch gemaakt, zodat de brug nu, net zoals de meeste andere, met een druk op de knop geopend kan worden. De brug is nog altijd voor veel toeristen een iconisch beeld van de stad Amsterdam, al kan men zich afvragen of de wat lullige gloeilampjes waarmee de bovenbouw is opgesierd nog passen bij de erfgoed-status die de brug intussen heeft.

Vlak achter de Magere Brug- voor grote schepen zelfs onhandig dicht erachter, gezien de grote zijwaartse verplaatsing die ze moeten maken om erdoor te kunnen - en net voorbij de kruising met de Prinsengracht en de Nieuwe Prinsengracht, ligt de Amstelschutsluis, de oude stadssluis van Amsterdam, voorzien van vier sluiscolken, waarvan de middelste twee met elkaar in verbinding staan. In deze sluis werd vroeger al het in- en uitvarende scheepvaartverkeer gesloten, en net als bij de Magere Brug vond de bediening ervan tot voor kort nog met de hand plaats. De deuren zijn voorzien van lange sluitstokken, zogenaamde duwbomen, die door middel van een over een houten trommel, de kaapstander, lopende ketting werden aangetrokken of weggeduwd. Iedere avond sloten twee sluiswachters alle vier de bovenstroomse deuren van de schutsluis, zodat het grachtenwater gescheiden werd van de wateren ten zuiden van de stad, die zodoende met IJsselmeerwater konden worden doorgespoeld.

Nu heeft de sluis voor de niveauregeling geen functie meer: alle wateren in en om Amsterdam zijn tot in de verre omtrek op hetzelfde niveau gebracht; pas in de Oranjesluizen (Oost), de sluizen van IJmuiden (west), de sluizen van Zaan en Noord-Hollands Kanaal (noord) en de sluizen in de Drecht en Schinkel (zuid) verandert de waterstand, en dan meestal nog slechts met hooguit twee decimeter. Daarmee is de waterstand in vrijwel geheel Amsterdam gelijk aan die in het IJ en zelfs in het Amsterdam-Rijnkanaal, zodat er zelden meer een sluiting van de sluisdeuren nodig is. Het sluiswachtershuisje op het middelste sluiseland wordt tegenwoordig zelfs verhuurd als romantische hotelkamer, waar je alleen per boot kunt komen!

In dat huisje op de Amstelschutsluis resideerde de dienstdoende bemanning van de Sluis-, Brug- en Havengelddienst. Hier werd van passerende schepen het havengeld geïnd en hier werd tevens, via de marifoon, het beroepsscheepvaartverkeer door de stad gedirigeerd. Die verkeersregeling gebeurt tegenwoordig vanuit een van de centrale regelkamers van Waternet, ergens ver weg in een kantoorgebouw.

Op een doordeweekse dag kon je vroeger op kanaal 22 volgen, hoe de bemanning van de Amstelschutsluis steeds opnieuw puzzelde in welke volgorde welke schepen het best door welke bruggen gelaten konden worden om allemaal zo weinig mogelijk oponthoud te ondervinden. Dat dat met de elf bruggen tussen het Oosterdok en de stadsgrens geen sinecure was, zal duidelijk zijn, en als men dan bedenkt dat ook nog talloze bruggen in minder gebruikte vaarverbindingen door dezelfde bemanning bediend moesten worden, kan men zich verbazen over het feit,

dat er al helemaal ooit enige brug gedraaid werd. Als er bijvoorbeeld op kanaal 22 werd gevraagd om de 'Marinier' te openen, wist de beroepsvaart, dat er weer een brugwachter op de fiets klom om drie kilometer verderop in de Dijksgracht de brug te draaien voor een schip dat ongetwijfeld net van de scheepswerf gekomen was, die op Wittenburg gelegen was. En als er vier zandschepen tegelijk werden aangekondigd die allemaal de stad door wilden, dan wist men dat het dringen geblazen was op de korte stukken vaarwater tussen de bruggen. Nu drukt dus alleen nog iemand ergens op een knop, na een verzoek via de marifoon.

Aan bakboord op de oever naast de Amstelschutsluis staat, wit en trots, het voormalige circustheater Carré, nu Koninklijk Theater Carré geheten, het bekendste entertainment-theater van ons land. Het gebouw is opgetrokken in dezelfde stijl als veel buitenlandse theaters in steden als Parijs en Londen: overvloedig gedecoreerd, met grote balkons aan de gevel, en een brede gebeeldhouwde fries onder het vreemd gevormde bolle dak.

Ertegenover, op de stuurboordoever, heeft een architect geprobeerd de in Amsterdam gebruikelijke vormen en lijnen van de oude binnenstadsbebouwing op een speelse manier te verwerken in een nieuwbouwcomplex. Men kan van mening verschillen over de mate waarin de poging geslaagd is, maar in ieder geval detoneert het bouwwerk niet, hetgeen meer is dan van menig modern staketsel gezegd kan worden; we zullen er verderop op de Amstel nog voorbeelden van zien.

Vorbij de schutsluis herhaalde vroeger het patroon van kruisende grachten zich in de vorm van de Achtergracht en de Nieuwe Achtergracht; de eerste is zichtbaar, de tweede is honderd meter vóór de kruising omgeleid naar de Nieuwe Prinsengracht om de spoeling van de stadsgrachten niet onmogelijk te maken (het water van de Nieuwe Achtergracht komt nu binnen de Amstelsluis in de rivier uit, in plaats van erbuiten). Op het stuk grond tussen Amstel en Nieuwe Achtergracht staat nu een lelijk flatgebouw uit de jaren vijftig op de bakboordoever. Zelfs in dit oude stukje Amsterdam is stedenschoon ten offer gevallen aan de bouwwoede van de jaren vijftig en zestig.

Nauwelijks honderd meter verder prijken langs de stuurboordoever vier prachtige oude panden die bekendstaan onder de naam 'de Vier Gezusters'. Oorspronkelijk hadden ze alle vier dezelfde klokgevel, nu zijn er nog drie klokgevels over: de laatste, die van nummer 338, is helaas in de tijd gesneuveld. Wel zijn de identieke ovale zolderraampjes nog herkenbaar, die ook alle vier de percelen sierden. Ernaast torent helaas alweer een bouwkundig gedrocht veel te hoog en veel te hoekig naar de wolken: de voormalige Bank of Tokyo, nu een verzamelgebouw van kantoren van verzekeringen, beleggingsfondsen, obscure bedrijfjes in automatisering en bewakingsdiensten. Was de bliksem maar eens kieskeurig... Als het te veel pijn aan uw ogen doet, daar aan stuurboord, kijkt u dan maar naar bakboord, de herenhuizen daar zijn weliswaar niet uit de Gouden Eeuw, maar ze zijn tenminste niet brallerig en protserig, en de mensen op de balkonnetjes lijken van het wonen daar te genieten.

Als we de Hogesluis doorvaren, de brug die door Amsterdammers steevast de

Sarphatibrug wordt genoemd naar de straat die eroverheen voert, valt op dat er drie verschillende jaartallen op de pijlers staan: het jaar waarin de oorspronkelijke brug is gebouwd (1662), het jaar waarin de eerste brug grondig is vernieuwd en vergroot (1884) en ten slotte het jaar waarin deze tweede brug geheel tot op de bodem is afgebroken en in precies dezelfde vorm weer nieuw is opgebouwd (1977), alleen enkele decimeters hoger dan voorheen, om meer schepen, zonder de brug te hoeven openen, door te kunnen laten. Nu kunnen schepen tot 3,70 meter hoog vanaf de Amstelschutsluis ongehinderd de stad verlaten, als tenminste de waterstand niet beduidend hoger is dan normaal. De fraaie gietijzeren lichtornamenten op zuilen boven enkele van de tien pijlers van deze brug, doen denken aan grote bruggen in Parijs, Praag of Venetië. De detonerende bovenleiding van de tram moeten we maar op de koop toe nemen.

Als we even terugdenken aan de bruggen die we al gepasseerd zijn, inclusief die in de zijkanalen en vertakkingen, dan valt de grote verscheidenheid in bruggenbouw op. De stijl van deze Hogesluis doet, net als de Blaauwbrug vlak voor de Stopera en de verderop gelegen Nieuwe Amstelbrug, denken aan bruggen over rivieren in Franse steden en de Blaauwbrug is zelfs wel met de Pont Neuf in Parijs vergeleken. De Magere Brug en haar tweelingzus de Walter Suskindbrug hebben hun geheel eigen, typisch Amsterdamse stijl. De boogbruggen in de grachten horen eveneens uitsluitend in Amsterdam thuis. De klapbruggen in de Nieuwe Herengracht doen eerder aan Rotterdam denken, terwijl het oude gietijzeren brugje over de Rapenburgersluis mij altijd aan de kleine kanalen in België herinnert. Verderop zullen we nog meer stijlen en soorten bruggen passeren.

Onmiddellijk na de Hogesluis verschijnt op de bakboordoever het fraaie oude Amstel Hotel, nog immer het meest pretentieuze hotel van het land. Hier verbleven (en verblijven nog steeds) keizers en koningen, premiers en presidenten, en vele rijken der aarde. Een kamer kost er al gauw vijfhonderd euro voor een nacht, maar voor iets meer dan een tientje kun je er al aardig ontbijten... een idee?

De Amstel verandert na het Amstel Hotel nogal van aanzien: de rivier wordt breder en een foeilelijke brug van modern spanbeton, toepasselijk Torontobrug geheten, verbindt de beide oevers ter hoogte van de Singelgracht met elkaar om een nooit aflatende stroom autoverkeer richting binnenstad te laten passeren. Voorbij deze brug liggen zowel aan stuur- als aan bakboord, achter oude iepen met grote groene kruinen, de patriciërs-huizen van het eind van de vorige en het begin van deze eeuw: Amsteldijk (rechts) heet de begrenzing van de Pijp, de negentiende-eeuwse volkswijk van Amsterdam, en Weesperzijde (links) heet de veel chiquere oever waar het rijkere deel van Amsterdam-Oost destijds begon. Nu dreigen beide oevers te verpauperen, en in de gevelwanden hebben het verkeer, de stadsvernieuwing en de sociale woningbouw gelijkelijk hun tol geëist. Een enkel fraai gebouw steekt nog af bij zijn nieuwere burens, bijvoorbeeld het voormalige stadhuis van Nieuwer Amstel, zoals het huidige Amstelveen tot 1964 heeft geheten (het stadhuis lag tot 1896 ook werkelijk op Amstelveens grondgebied), met het gekke klokkentorentje erop aan de rechteroever. Het gebouw herbergt het Amsterdamse Gemeentearchief.

Geleidelijk aan wordt de bebouwing trouwens anders, want enkele honderden meters voorbij de Nieuwe Amstelbrug - die net als de Hogesluis recentelijk totaal nieuw opgebouwd is volgens de oorspronkelijke tekeningen, zodat een splinternieuwe 'oude' brug is ontstaan - wordt in de bebouwing aan stuurboord de hand van de architect en stedenbouwkundige Berlage duidelijk zichtbaar. De grote huizenblokken in de stijl van de Amsterdamse School staan hier langs de rivier, maar zijn ook diep in alle zijstraten nog te zien. Hier, in de rivierenwijk, heeft Berlage een parel van stedelijke bebouwing geschapen, waarin zijn principes (goede, met fraaie vormen verluchte woningblokken voor het hele volk, in doordacht aangelegde wijken met goede voorzieningen) tot op de dag van vandaag standhouden. De wijk is een voorbeeld voor architectuurstudenten uit de gehele wereld. De, in dezelfde stijl als de bebouwing opgetrokken, Berlagebrug toont veel van de motieven, vormen en materialen die kenmerkend zijn voor de Amsterdamse School. De symmetrie, die er een onderdeel van is, is nog zichtbaar in de aan weerszijden van de brug opgetrokken kadedeuren waarin botenhuizen en roeistellingen en andere (destijds al) voor de watersport bestemde functies door de architect zijn gepland. En dat in een tijd waarin watersport zelfs voor de rijken een zeldzaam genoegen was!

Na de Berlagebrug is te zien dat we de stadsrand naderen: de bebouwing op de oevers is nu twintigste-eeuws en weinig fraai. De oerlelijke kantoorkoloss 'Amstelstaete' torent, naar voren uitgebouwd, protserig over de rivier en ook aan de andere oever bepalen kantoortorens de horizon. De Amstel wordt hier plotseling zeer breed, op de plaats waar zij samenkomt met de Weespertrekvaart en waar haar formele naam verandert in Amstel-Drechtkanaal.

De Weespertrekvaart, die vroeger onder de kleine houten basculebrug naast de watertoren liep, voert tegenwoordig onder een lelijke hefbrug en een al even lelijke vaste spoorbrug door in de hoek van het water die de Omval heet; bakboord vaart men in de richting van Duivendrecht, Diemen en Driemond, alwaar men in het Amsterdam-Rijnkanaal uitkomt, dat men verder naar Utrecht kan volgen of kan oversteken naar Weesp en de Vecht.

1.2 Naar de zuidpunt van Noord-Holland

De Amstel (of het Amstel-Drechtkanaal; het is onduidelijk waar de een precies in het ander overgaat) volgend, passeren we de Utrechtsebrug en een kilometer verder de Rozenoordbruggen, waarmee we onder respectievelijk de A2 en de A10 door varen. Verrassend is de constatering dat we, de Rozenoordbruggen passerend, bijna van de ene minuut op de andere de omgeving zien veranderen van grootsteeds naar landelijk: plotseling zijn we omgeven door groene grazige weilanden met koeien en schapen, en lijkt de stad mijlenver weg.

De woonschepen, die tot vlak voor de Rozenoordbruggen beide oevers sierden - en soms helaas ook ontsierden - ontbreken voorbij de brug geheel: wil niemand hier wonen, of mag het niet van de waterbeheerder? Het zal het laatste wel zijn. Dit deel van de Amstel voert door een bijna parkachtig landschap, met buitenhuizen van de gegoede stand, zoals Amstelrust en Oostermeer, langs de stuurboordoever, en groene weidse weilanden aan bakboord, bijna tot de horizon (hoewel hier de autoweg naar Utrecht nog kilometers lang het uitzicht begrenst, gelukkig ver genoeg weg om geen last te hebben van het lawaai en de stank).

Zoals het een Hollands landschap betaamt ligt de gehele bakboordoever zichtbaar lager dan het waterpeil. De reden daarvan is gelegen in de historische turfwinning, die in de vroege middeleeuwen ook hier heeft plaatsgevonden. Door de winning van turf ontstonden waterplassen die later door kunstmatige verlaging van de grondwaterstand (door middel van bemaling met windmolens) weer werden drooggelegd. In dat proces klonk de bodem in en daalde ten opzichte van de rivier, die dus steeds hoger op het land kwam te liggen. Door steeds intensievere en efficiëntere bemaling heeft men het drooghouden van deze lager gelegen oevers door de eeuwen heen vol kunnen houden, een incidentele overstroming daargelaten.

Idyllisch slingert het vaarwater zich door deze omgeving, tot we enkele kilometers buiten Amsterdam in een bocht plotseling op het dorpje Ouderkerk a/d de Amstel (vroeger Ouder Amstel geheten) stuiten - en op de brug, die voor schepen hoger dan 2,70 meter gedraaid moet worden. Menigeen heeft hier de grootste moeite gehad om zijn schip tijdig voor de bijna verborgen brug stil te leggen...

Als de Ouderkerkerbrug na een hoornsignaal (lang-kort-lang) of na een verzoek via de marifoon statig omhoog draait en we de smalle brugopening doorvaren, hebben we een schitterend uitzicht op dit uiterst pittoreske dorp, dat vermoedelijk de oudste nederzetting in deze streek is. Aan stuurboord strekken de terrassen zich over een aanzienlijke lengte langs de rivierkade uit, en achter de terrassen rijzen de gevels op van fameuze restaurants als Loetje en Paardenburg. Hier te eten op een zwoele zomeravond als de rivier koelte lijkt uit te stralen, is een genot dat het ruimschoots kan opnemen tegen romantische avonden in Barcelona, tegen culinaire feestmalen in Cannes of tegen de zonsondergang aan de Italiaanse kust. Een gevulde beurs is daarvoor overigens wel een voorwaarde!

In Ouderkerk beschrijft de rivier een zeer brede bocht van minstens 120° rond een prachtig zeventiende-eeuws houten huis, waarvan het achterhuis bijna geheel boven de rivier is uitgebouwd: een schip zou het huisje gemakkelijk kunnen aanvaren als het de bocht te krap neemt, en het is een wonder dat zoiets in al die jaren nog niet is gebeurd.

De stuurboordoever is vanaf dit oude huis dicht bebouwd, maar aan de bakboordzijde, in de buitenbocht, groeien statige hoge bomen langs het water, waardoor men wederom het idee krijgt door een park te varen. In die ruime buitenbocht bevindt zich de brug over de Bullewijk, het vaarwater naar de Waver (en Vinkeveen) en de Holendrecht (en Abcoude). Deze wateren zijn alleen te bevaren met vaartuigen die niet veel breder dan vier meter zijn: de bruggen in de route door Abcoude zijn zelfs niet breder dan 3,70 meter. Wel kan een schip tot 4,70 meter breed het Abcoudermeer bereiken. Men kan daarlangs (nog in Ouderkerk zelf) de oude Portugees-Israëlitische begraafplaats 'Beth Haim', van Ouderkerk bezien, zelfs vanaf het water van de Bullewijk. Op deze zeventiende-eeuwse begraafplaats bevinden zich graven van vroeger belangrijke voormannen van de joodse bevolking van Amsterdam, van wie er enkelen door Rembrandt van Rijn zijn geschilderd. De rust en de pracht is er overweldigend. Jacob van Ruijsdael heeft er geschilderd. Een advies: verstoor die rust niet, noch met uw motor, noch anderszins, het is iets om zuinig op te zijn, zo'n plek!

Stuurboord houdend in de bocht van Ouderkerk laten we het smalle brugje over de Bullewijk links liggen, en tussen de al dunner wordende bebouwing (met aan stuurboord nog een terras héél laag aan het water gebouwd) verlaten we Ouderkerk a/d Amstel.

Als we de brug onder de A9 passeren, zijn we weer helemaal op het platteland: de weilanden omsluiten de rivier hier aan twee kanten en aan beide zijden ligt de bodem nu lager dan het water. De eerstvolgende kilometers zijn van een verstilde landelijke pracht, waaraan ooit de constructiehal van scheepswerf De Amstel net buiten Ouderkerk afbreuk deed, maar die hal is inmiddels gesloopt. Er rest nu alleen nog het hoge riet van de dode rivierarm die de voormalige hal aan weerszijden omsloot. Wel moeten schippers in dit stuk van de rivier oppassen de oevers niet te dicht te naderen: aanstorting van puin en steen heeft de vroegere klei-oevers weliswaar effectief beschermd tegen afkalving, maar ook een voor kleine schepen rampzalige (en lelijke) oever gecreëerd! Oppassen, dus!

Als de flats van de Amstelveense wijken Bovenkerk, Groenekan en Waardhuizen, die ver achter de stuurboordoever zichtbaar waren, gepasseerd zijn, volgt na een kort stukje rivier zonder bebouwing het vreemd aandoende gehucht Nes aan de Amstel, waar de schrijfster Aagje Deken in 1741 is geboren. Ik weet niet waarom het dorpje zo vreemd is, maar het doet mij altijd denken aan een dorp uit een film over de jaren dertig. Dat is ongetwijfeld te danken aan het oude schoolgebouw dat somber en vreselijk rooms-katholiek over de dijk uitkijkt: de St. Jozefschool. De bomen langs het water lijken alleen maar bij te dragen aan de somberheid van het plaatsje. We varen maar snel verder, je weet maar nooit of in zulke plaatsen geen

spoken huizen...

De Oude Waver, die net voorbij Nes aan bakboord in de Amstel uitkomt, is evenals de Bullewijk een van de smalle vaarwatertjes naar de Vinkeveense Plassen en de daarachter gelegen Angstel, die geschikt zijn voor smalle vaartuigen. In de Oude Waver en in het nu volgende deel van het Amstel-Drechtkanaal, ligt de provinciegrens tussen Noord-Holland en Utrecht. Wij vervolgen onze weg over de Amstel, nu dus met Noord-Holland aan stuurboord en Utrecht aan bakboord, en kruisen bij Nessersluis de kabelpont, die hier de enige verbinding van de twee oevers tussen Ouderkerk en Uithoorn vormt. Na de pont en het dorpje¹ Nessersluis (dat hoogstens tien huizen telt) voert de rivier door weiland zover het oog reikt, en dat blijft zo tot we, een goed half uur later, de buitenwijken van Uithoorn bereiken, via steeds heftiger meanderende bochten in de rivier, die steeds sneller op elkaar volgen; het vereist heel wat stuurmanskunst om hier een groot schip veilig tussen de oevers door te loodsen!

De intocht in Uithoorn is de grootst denkbare teleurstelling van deze trip. Geen klein landelijk dorpje met typische waterkanthuisjes, geen kerktorentje en terrassen: het lelijkste industriële complex van de provincie ligt hier als een soort doemberg uit Tolkiens "In de ban van de ring". Er worden teer en chemische producten vervaardigd (en overgeslagen, zoals men helaas veelvuldig kon ruiken en kon zien aan het Amstelwater, dat op deze plaats vroeger soms uit pure dieselolie leek te bestaan). Wat men er ook maakt, en hoe onmisbaar die zaken ook mogen zijn, NIETS rechtvaardigt volgens mij het tolereren van een watervervuiling op de schaal waarop dat hier gebeurd is! De dreigende borden die om de honderd meter waarschuwden niet in dit water te zwemmen, maakten vroeger duidelijk dat het probleem niet onbekend was bij de overheid. Nee, Uithoorn was geen stadje waar de provincie trots op kon zijn.

Wat dat aangaat heeft het op de bakboordoever gelegen Amstelhoek het er beter afgebracht: wat (schone) bedrijvigheid in de vorm van zandoverslag wordt daar gevolgd door een ambachtelijk scheepswerfje, waar ooit prachtige oude stalen zeilschepen uit het eind van de vorige en het begin van deze eeuw werden gerestaureerd en ingericht voor de moderne zeilvaart. Men kan er soms nog een trotse tweemastklipper of tjalk zien liggen.

Nog een scherpe bocht, en we varen door het gerestaureerde voormalige spoorbrugje, waarover nu de busbaan loopt maar waar vroeger het goederentreintje naar de bloemenveiling van Aalsmeer reed. Helemaal van de spoorlijn Utrecht-Amsterdam, waar het bij Nieuwersluis van aftakte, reed dit treintje via Oukoop, Vinkeveen en Waverveen naar Uithoorn en Aalsmeer. Nu zijn de rails verdwenen en vervangen door een asfalt-wegdek, waarover de busverbinding op een vrijwel vrije baan Mijdrecht en Aalsmeer met elkaar verbindt.

Tussen de spoorbrug en de Prinses Irenebrug (waarover de wegverbinding van Aalsmeer via Vinkeveen naar Hilversum voert) ligt aan stuurboord het eigenlijke Uithoorn. Oorspronkelijk heette het "Thamen aan de Amstel". Ondanks de lange historie van dit dorp (de bronnen gaan terug tot 1559), vinden we ook hier weinig

reden om aan te leggen, de splinternieuwe jachtensteigers ten spijt: Uithoorn is hier een aan de stadsvernieuwing ten prooi gevallen, smakeloze winkelrij, waar hoogstens het kleine aan het water gebouwde restaurant "Sjiek" nog gunstig uitspringt; het leent zich in ieder geval voor een maaltijd of een kopje koffie met zicht op het schip.

De bezitters van schepen die iets gróter zijn dan het gemiddelde plezierjacht kunnen hier, al zouden ze het willen, niet aanleggen: grotere schepen blijken (bij navraag bij de havenmeester) gewoonweg niet welkom te zijn in de gemeente. Het is maar dat u het weet.

Vorbij de brug is aan bakboord de dijkbebouwing van Amstelhoek voortgezet, terwijl aan stuurboord de nieuwbouw oprukt tot aan het water. Het water splitst zich net buiten Uithoorn, waar aan bakboord de Kromme Mijdrecht aftakt, bij het dorp met de historisch klinkende naam Mennonietenbuurt. Over dit prachtige water kan men naar Woerden varen via de Grecht, of naar het Amsterdam-Rijnkanaal bij Breukelen via de Heinoomsvaart, de Geer, de Bijleveld en de Grote Heijcop. Beide tochten voeren door een prachtige, rustige omgeving, ver van autolawaai en industrie.

Net als de provinciegrens nemen wij de stuurboordtak van de splitsing. Helaas volgt hier een redelijk druk bereden provinciale weg de rivierdijk; wel is het uitzicht over de Uithoornse polder aan stuurboord met zijn fijnmazige sloten en boezems bijzonder fraai. Bij het gehucht Vrouwenakker volgt de laatste brug van dit gedeelte, waar vroeger meestal een hoornsignaal nodig is om de brugwachter uit zijn nabijgelegen woning te krijgen. Het oude brugje van weleer is vervangen door een architectonisch 'wonder' dat op afstand wordt bediend.

Even voorbij Vrouwenakker passeren we, na een scherpe bocht, de voormalige Jan Ploegensluis, waarmee men vroeger kon afdalen in de boezemwateren van de polder. Nu kan dat helaas niet meer: de sluisdeuren staan als een ornament op het terrein van de Watersportvereniging Jan Ploegensluis, die in de voormalige sluiscolk een trailerhellinkje heeft gebouwd. De sluis, die gedempt is, staat gek genoeg nog wel op alle waterkaarten van dit gebied.

In het rechte gedeelte net voorbij de gedempte sluis is er aan bakboord van het vaarwater nog iets bijzonders: hier gaat de provincie Utrecht onzichtbaar over in de provincie Zuid-Holland. We bevinden ons als het ware even op een drielandenpunt van provincies. Aan het landschap verandert er overigens niets en zelfs de provinciale weg (die sinds Vrouwenakker aan de bakboordkant ligt) volgt braaf de slingerende waterweg.

Aan de stuurboordzijde passeren we even verder twee monumentale boerderijen: Huis ter Lucht en Huis ter Leeuwe. Ik vind die namen prachtig klinken en van alles suggereren dat je aan de boerderijen zelf, hoe mooi ze ook zijn, niet afziet. Ik vermoed dat hier rijke herenboeren hebben gewoond die de streek enige tijd gedomineerd hebben, toen het hier nog een veengebied bij de oever van het gigantische Haarlemmermeer was. Wie overigens de waterkaart aandachtig bekijkt

zal ontdekken, dat het over land bereiken van de beide monumenten niet eenvoudig is. In Huis ter Lucht is tegenwoordig een appartementenhotel gevestigd.

Na Huis ter Leeuwe volgt er nog één scherpe bocht in het vaarwater, en dan doemt in de verte het sluizencomplex van de Tolhuissluizen op: twee sluisgolven naast elkaar, de een slechts 4 x 25 meter en niet meer in gebruik, de andere 8 x 52 meter groot, met aan de stuurboordoever de woning van de sluiswachter en het bedieningshuisje van de sluis. Dit woonhuis is het zuidelijkste woonhuis van de gehele provincie en het ligt daadwerkelijk in de meest zuidelijke punt van Noord-Holland, dat hier behalve door het Amstel-Drechtkanaal wordt begrensd door de Drecht, die een meer dan haakse hoek naar stuurboord maakt en daardoor de grens weer 'meeneemt' naar het noordwesten. Vroeger stond op deze plaats het Huis te Drecht, dat ook wel het Goudse Tolhuis werd genoemd, naar de tol die onder andere de stad Gouda vroeger hief op passage van schepen die van Amsterdam via Gouda naar Rotterdam voeren. De huidige Tolhuissluizen dateren, met wat latere vergrotingen, van 1824. Voor die tijd lag er ook al een schutsluis, die diende om de boezem van het Rijnland (naar de Oude Rijn) te scheiden van de boezem van Amstelland: in 1670 werd de eerste sluis met dat doel al gebouwd.

Het feit dat we tót aan deze sluizen geen verschil in waterstand hebben hoeven overbruggen, mag gerust verbazingwekkend heten. Hoewel de westelijker gelegen wateren (Ringvaart, Spaarne) al veel dichterbij Amsterdam van niveau veranderen, kan de aandachtige beschouwer op de waterkaart zien dat vrijwel het gehele stroomgebied van Amstel, Mijdrecht, Angstel en Vecht dezelfde waterstand heeft, ten opzichte waarvan alleen, als een soort dal, de omgeving van de Vinkeveense Plassen en de Loosdrechtse Plassen lager gelegen is. Aan deze zaken ziet men, beter dan aan de meest imposante Deltawerken, hoe verregaand de Nederlanders hebben ingegrepen in de waterhuishouding van hun land!

Als men de geschiedenis van dit deel van Nederland bestudeert, kan men kennis nemen van de grote problemen waarmee onze voorouders te kampen hebben gehad bij het regelen van de afwatering: de monding van de Oude Rijn bij Katwijk, die vanouds het leeuwendeel van de waterafvoer naar zee voor haar rekening nam, verzandde in de loop van de twaalfde eeuw volledig, zodat de afwatering van Utrecht en Holland onmogelijk dreigde te worden. Om een alternatieve afwatering te creëren werden verbindingen tussen de Oude Rijn bij Alphen en Leiden en de rivieren Spaarne en Drecht gegraven (nu de Heimans- en Oude Wetering en de verbinding via de Kagerplassen), zodat het water bij eb op het Binnen IJ kon worden geloosd. Op dat Binnen IJ traden, sinds een reeks stormen en hoge vloedstanden de veengronden hadden weggeslagen en zo de Zuiderzee was ontstaan, namelijk eb en vloed op, zodat de rivieren bij eb hun water kwijt konden. In Spaarne en Amstel werden om die redenen dammen gebouwd, die het water bij vloed buiten konden houden en waarin spuisluizen bij eb het afvoerwater door konden laten. Deze dammen waren de Spaarnedam (nu Spaarndam) en de Amstelredam (nu: ... juist!).

In onze huidige tijd staat het water in de boezem van Rijnland lager dan in de boezem van Amstelland, onder andere doordat in de vorige eeuw, in 1808, de

uitwatering van de Oude Rijn bij Katwijk hersteld is. Overigens is het verschil in waterstand benoorden en bezuiden de Tolhuissluizen niet echt spectaculair: een kleine twintig centimeter zakken we naar beneden in een schutprocedure die even lang duurt als het schutten in de Flevopolder, waar men zes meter naar beneden gaat! Wel is dit punt altijd een aangenaam oponthoud, omdat het een bekend kruispunt is van vaar- en fietsverkeer: veel toerwielrijders steken hier met hun fietsen de sluizen over om in het prachtige, vrijwel verkeersvrije land boven Bilderdam verder te fietsen langs de Drecht. Op zonnige dagen heerst er zodoende een feestelijke drukte op de sluis. De "Theetuin (H)eerlijk" die op het sluisterrein uitkijkt, trekt op mooi-weer-dagen dan ook veel klanten.

De provincie Noord-Holland eindigt op de stuurboordwal van de sluiskolk; diegenen die verder naar het zuiden willen varen, kunnen hun weg vervolgen via het Aarkanaal, dat net ten oosten van Alphen aan den Rijn in de Oude Rijn uitmondt. Daar kan de watersporter kiezen: bakboord naar Woerden varen (en eventueel via Grecht en Kromme Mijdrecht weer terug naar Amsterdam), of rechtuit naar Gouda en vandaar hetzij naar Utrecht hetzij naar Rotterdam, of stuurboord naar Alphen en verder naar Leiden en vandaar naar de Kagerplassen en Haarlem of naar Leidschendam, Den Haag, Delft en Rotterdam.

Wij echter zetten de tocht door de provincie Noord-Holland voort over de Drecht, een smal watertje dat in zijn samenvloeiing met de Kromme Mijdrecht oorspronkelijk de Amstel heeft gevormd. Het riviertje 'smokkelt' overigens een behoorlijk stuk over grondgebied van de provincie Zuid-Holland. Om het te mogen bevaren heeft men een vergunning van het Hoogheemraadschap Rijnland nodig.

1.3 Van het uiterste zuiden naar de provinciehoofdstad

Bij de Tolhuissluizen naar stuurboord draaiend, het riviertje de Drecht op, valt vooral het verschil in de oeverstructuur erg op: de steenresten of betonbrokken die we langs het Amstel-Drechtkanaal aantreffen ontbreken hier en de oevers worden gesierd door een fraaie, brede rietkraag boven de lage polderdijk. Alleen waar op de oever gelegenheid tot recreëren is geschapen, is deze recht en stevig, zodat er gemakkelijk aangelegd kan worden.

Van de Drecht is eigenlijk alleen de eerste kilometer nog de grens tussen Noord- en Zuid-Holland. Vanaf het dorpje Bilderdam wijkt de provinciegrens ver naar het noorden terug, tot vlak onder de Westeinderplas en pas vanaf de plaats waar we in de Ringvaart uitkomen, zo'n vijf kilometer verder, zijn we eigenlijk weer op Noord-Hollands grondgebied, want de Ringvaart behoort over haar volle breedte nog tot deze provincie: tot aan Zwaanshoek (vlak onder Haarlem) loopt de provinciegrens over de bakboordoever van de Ringvaart.

Bilderdam heeft een beweegbare brug (in 1990 geheel gerenoveerd). De Drecht is in beheer bij het Hoogheemraadschap Rijnland, waaronder veel toeristische wateren in Noord- en Zuid-Holland ressorteren. In de bestuursvorm van de Hoogheemraadschappen doet de oude geschiedenis van de bestuursstructuur van ons land zich gelden. Het Hoogheemraadschap Rijnland dateert al van 1286, toen het 'Heemraetschap van de Spaarnedam' heette. In 1350 werd die naam veranderd in Heemraetschap van Rijnland'. Pas vele eeuwen later, in 1907, zou dit heemraadschap overigens de zeggenschap krijgen over de wateren van het heemraadschap van Amstelland, waaronder de Drecht sedert 1525 ressorteerde.

Vanaf Bilderdam slingert het fraaie riviertje zich door een afwisselend polderlandschap, compleet met molens, antieke boerderijen, campings, oude dijkhuisjes en wat dies meer zij. Eerst onder de hoge vaste en even later onder de lage maar beweegbare brug van Leimuiden door, bereiken we de laatste kilometer van de Drecht, waar aan weerszijden de oever veel lager ligt dan het waterpeil.

De uitmonding in de Oude Wetering ligt in het dorpje met dezelfde naam: Oude Wetering. Het strekt zich uit van de noordkant van het Braassemermeer tot aan de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder. Vroeger liep het dorp dus van het Braassemer- naar het Haarlemmermeer. Door in de Oude Wetering bakboord uit te gaan komt men, via Braassemer en Heimanswetering, in de Oude Rijn benoorden Alphen. Wij gaan echter stuurboord uit, richting Ringvaart.

Oude Wetering is een lintdorp: een langgerekt smal dorp van slechts één blok breed aan weerszijden van het vaarwater. Dat vaarwater is overigens een heel belangrijk vaarwater: langs deze verbinding bereiken grotere schepen vanaf Rotterdam via Gouda en Alphen de Ringvaart. Nu is dat nog bijna uitsluitend van belang voor lokale zandvaart, maar ooit verliep langs dit vaarwater de aanvoer van kerosine naar Schiphol. Die transporten zijn al jaren geleden vervallen met de ingebruikname van pijpleidingen. Maar het is nog altijd oppassen bij het opkruisen van dit vaarwater!

Na slechts een paar honderd meter komt de Oude Wetering uit in de Ringvaart rond de Haarlemmermeerpolder (en wij daarmee weer in de provincie Noord-Holland). Hier kunnen we opnieuw stuurboord of bakboord kiezen. Stuurboord brengt ons via een kort stukje Ringvaart naar de Westeinderplas, het grootste watersportgebied in de omgeving van Amsterdam, en eventueel verder via de Ringvaart, de Nieuwe Meer en de Schinkel en Kostverlorenvaart weer terug naar Amsterdam.

Wij gaan bakboord door de Weteringbrug en bevaren de eerste kilometers van deze soms saaie, maar toch fraaie vaart: meestal weilanden aan weerszijden, slechts af en toe onderbroken door sporadische bebouwing en héél af en toe een dorp. Altijd is de vaart hoger gelegen dan het omringende land, wat ook niet verwonderlijk is als men bedenkt dat de Haarlemmermeer een grote drooggelegde binnenzee is; logisch dat de zeebodem lager lag.

Men kan de polderstructuur gemakkelijk herkennen: terwijl aan bakboord grillige watertjes en riviertjes in de Ringvaart uitmonden zoals ze vroeger in het meer deden, zijn aan stuurboord de boezemwateren, waarmee de polder drooggemalen is en nog wordt, juist kaarsrechte lijnen in het landschap; door mensenhanden gecreëerde hulpmiddelen bij de drooglegging, zonder grilligheid, zonder kuren, zonder onhandige bochten... maar misschien wel een beetje saai! De drie gemalen Leeghwater in Buitenkaag, Cruquius bij Haarlem-Heemstede en de Lijnden in Lijnden zijn de nog bestaande eindpunten van de boezemwateren, waar het overtollige water uit de polder omhoog gepompt kon worden de ringvaart in. Aan bakboord daarentegen getuigen vele, vele molens van de noodzaak om ook de gebieden rondom het Haarlemmermeer droog te pompen, soms in trappen om het te grote hoogteverschil te kunnen overbruggen.

Al na een kilometer varen komen we bij een van de bezienswaardigheden van de Ringvaart: het aquaduct over de A4. Vanuit het schip kijken we neer op het snelverkeer, dat door twee naast elkaar gelegen tunnelbuizen onder het kanaal door scheurt. Het is een vreemd gezicht om neer te kijken op het snelverkeer. Omgekeerd moet het voor de automobilisten een vreemde ervaring zijn om een scheepszeil boven de weg te zien voortglijden. Naast de twee verkeers-aquaducten ligt ook nog het nieuwe aquaduct van de Hogesnelheidslijn naar het Zuiden.

Nog enkele kilometers scheiden ons van Buitenkaag en Kaag, waar de Kagerplassen beginnen met daardoorheen de vaarweg naar Leiden, Den Haag, Delft en Rotterdam. Degenen die van brede meren houden, kunnen zo'n twee kilometer na het aquaduct en de vlak daarachter gelegen Nieuwe Weteringbrug al bakboord uit draaien om via de Ade (met vergunning!), de Kleipoel en de Diepenhoek, de Sever te bereiken, de meest oostelijke plas van de Kagerplassen. Vandaar kan men via Kever en Balgerij of via Spijkerboor, Eijmerspoel en Dieperpoel verderop weer terugkeren in de Ringvaart. De Kagerplassen liggen echter in de provincie Zuid-Holland en vallen dus buiten het bestek van dit boekje.

Bij Buitenkaag aan stuurboord) en Kaag (aan bakboord, op het eiland) maakt de Ringvaart een grote bocht naar het noorden, om vandaar af in relatief lange rechte stukken via Lisse (BB) en Lisserbroek (SB), Hillegom (BB) en Beinsdorp (SB),

Bennebroek (BB) en Zwaanshoek (SB) naar Cruquius te voeren, op de splitsing van de Ringvaart en het Spaarne. Hoewel deze vaart door een van de meest toeristische delen van Nederland voert (Keukenhof) is de tocht over het water hier relatief saai, want de lange rechte stukken kanaal lijken allemaal erg op elkaar en de bebouwing is hier van een saaie burgermans-eentonigheid waar weinig aan te beleven valt. Met uitzondering van de incidentele molen is hier geen sprake van bouwkunst.

Het kanaal leent zich uitstekend voor bezigheden waarbij het uitzicht er minder toe doet: schoon schip maken, zonnebaden, en dergelijke, dat kan prima zonder dat men het risico loopt onderweg iets te missen. Of, beter nog, men kan natuurlijk een geschikte aanlegplaats zoeken en te voet of liever nog per fiets de omgeving verkennen, daar immers de tulpenvelden, de duinen en zelfs het strand op kleine afstand van de Ringvaart gelegen zijn. Past u wel op dat u bij het vastmaken rekening houdt met de zuiging van de grotere schepen, die hier weliswaar niet in grote aantallen, maar toch regelmatig passeren.

Als u net als wij niet stopt onderweg, vaart U door de Kaag-spoor- en autowegbruggen het westelijke segment van de Ringvaart, met bruggen in Lisse, in de Leimuiderweg, in Hillegom-Beinsdorp en in Bennebroek. Een paar uur na het passeren van de Kagerplassen komt U aan bij de Cruquiusbrug, net voor de plaats waar het Spaarne vroeger in het Haarlemmermeer uitmondde, nu dus ook in de Ringvaart. Daar ligt net voorbij de brug aan stuurboord het gemaal Cruquius, dat is omgebouwd tot museum: het Poldermuseum.

In een fraaie tentoonstelling, toegelicht met een film die men in verschillende talen kan bestellen, wordt inzicht verschaft in het proces van drooglegging van de oude meren, in de werking van de polderbemaling, in de historische en moderne technieken van de strijd tegen het water, in de Deltawerken en de Zuiderzeewerken, en, natuurlijk, in de drooglegging van de Haarlemmermeer zelf, waartoe dit historische gemaal heeft gediend.

Op 22 maart 1839 werd besloten dat de Staat der Nederlanden het Haarlemmermeer droog zou laten malen; in 1848 werd met de bouw van de drie gemalen Leeghwater, De Lijnden en Cruquius begonnen. De pompinstallatie waarmee de oorspronkelijke drooglegging is geschied, is nog volledig intact in het museum; de indrukwekkende grote pompen die in een kring rond hun stoomaandrijving staan opgesteld, zijn in maart 1991 door een internationale commissie van technische deskundigen uitgeroepen tot technisch wereldwonder, vanwege de immense afmetingen van de stoomcilinder. Voor de paar euro's die het museum kost is het alleszins de moeite waard hier aan te leggen en een verfrissing op het terras van het prachtige houten theehuis naast het museum, onder de dichte kruinen van bloeiende bomen, hoort daar dan onverbrekkelijk bij. Men moet trouwens de kaartjes voor het museum in het theehuis kopen, dus...

Na het bezoek aan het Poldermuseum kan men weer kiezen: rechtdoor voert de Ringvaart via Vijfhuizen, Halfweg en Badhoevedorp terug naar Amsterdam, via de Nieuwe Meer en de Schinkel en Kostverlorenvaart. Bakboord voert het Spaarne

dwars door het oude centrum van Haarlem, de provinciehoofdstad. Wij nemen deze laatste route en verlaten hier dan ook het voormalige Haarlemmermeer en de huidige Ringvaart.

1.4 Het Spaarne en Haarlem

De rivier door Haarlem, het Spaarne, verwondert mij altijd weer opnieuw om drie redenen: om het onbegrijpelijke van haar lidwoord, om het onbegrijpelijke van haar loop, en om de bijzonder fraaie passage door de oude stad.

Om met het eerste te beginnen: men zegt *het* Spaarne in plaats van *de* Spaarne; dat verbaast mij nog altijd, hoewel lidwoorden als *de* Haarlemmermeer en *de* Nieuwe Meer natuurlijk eigenlijk veel verbazingwekkender zijn.

De loop van het Spaarne is een tweede bijzonderheid: van het vroegere Haarlemmermeer (nu dus: *de* Haarlemmermeer) naar... ja, waarheen eigenlijk?

Vroeger zal het ongetwijfeld naar het IJ gelopen hebben, dat toen immers vanaf Amsterdam diep in de provincie doordrong. Op oude topografische kaarten is de monding in het IJ tegenover het oude Buitenhuisen, waar de loop van het IJ naar het noorden en het Wijkermeer afboog, nog te zien. Nu is de verbinding via het Noorder Spaarne en het Noorder Buiten Spaarne met de Spaarndammer sluizen, het Zijkanaal c en het Noordzeekanaal eigenlijk heel onlogisch. De dichter Lennaert Nijgh dichtte ooit over deze stroom:

*Het Spaarne stroomt, het Spaarne stroomt,
Het Spaarne stroomt voorbij;
voorbij de stad, waar niets meer wordt geladen,
er liggen voor de Waag geen schepen meer.
Die varen door, want de bolders en de kaden
hebben plaats gemaakt voor het verkeer.*

*En het Spaarne stroomt, het Spaarne stroomt,
het Spaarne stroomt voorbij;
zoals het steeds voorbij zal blijven stromen.
Het water gaat, wat blijft is de rivier
en wat er ook voor andere tijden komen,
hij stroomt voorbij en blijft toch altijd hier.*

*Het Spaarne stroomt, het Spaarne stroomt,
het Spaarne stroomt voorbij;
voorbij de brug, voorbij de laatste huizen;
voorbij de werven en het stoomgemaal.
Het Spaarne stroomt, maar niet voorbij de sluizen,
het eindigt naamloos in een zijkanaal...*

De richting, waarin het water stroomt, lijkt ondanks de suggestie uit dit gedicht dat het van zuid naar noord zou zijn aanvechtbaar: andersom is immers waarschijnlijker, gezien het feit dat het Noordzeekanaal twintig centimeter hoger ligt dan het Spaarne en de Ringvaart. Enige uitleg over hoe de situatie oorspronkelijk is geweest, maakt duidelijk waar deze paradox zijn oorsprong vindt. Zoals ook de Amstel (en zelfs nog eerder dan deze) is ook het Spaarne eeuwenlang

een rivier geweest die, na het verzanden van de Rijnmonding bij Katwijk, voor de waterafvoer van Noord- en Zuid-Holland en Utrecht zorgde. Naarmate het land ten zuiden van het Binnen IJ, ten gevolge van de turfwinning en de daaropvolgende bemaling, was ingeklonken en gedaald, moesten voorzieningen worden getroffen om het overtollige water kwijt te raken. Eerst waren dat eb-sluizen in de dammen in Spaarne en Amstel, later kwam daar ook nog de bemaling met molens bij: heden ten dage zorgt een modern gemaal bij Spaarndam ervoor dat het water uit de Ringvaart, ondanks de lagere ligging, in het Noordzeekanaal en uiteindelijk in de Noordzee terechtkomt. Dat het Spaarne van zuid naar noord stroomt is dus geen denkfout van de dichter, maar een geheel juiste constatering.

De eerste kilometers lijkt het Spaarne eigenlijk meer op een langgerekt meertje dan op een rivier: de lage, grillige oevers, waar veel riet groeit en die dan ook vol vogels zitten, liggen soms dicht bij de vaargeul, soms honderden meters ervan verwijderd. Hier en daar liggen woonschepen van rustzoekende natuurliefhebbers, maar voor het overgrote deel is het hier verlaten en stil. Een prachtige plek, slechts incidenteel opgeschrikt door meestal in colonne varende zandschepen die hun weg door de stad naar de Ringvaart zoeken, om bij een of ander bouwwerk of bij een losplaats hun lading kwijt te kunnen. Aan weerszijden van dit Zuider-Buiten Spaarne liggen nog de weilanden, hoewel de bebouwing van Heemstede en Schalkwijk al zichtbaar is aan de einder.

Aan bakboord takken een aantal piepkleine vaartjes af van het Zuider-Buiten-Spaarne: het Havenkanaal, de Bronsteevaart en de Crayenestervaart. Ze lopen alle drie dood in de bebouwing van Heemstede.

We varen door de (hoge) Schouwbroekerbrug en moeten voor het eerst wachten voor de Buitenrustbruggen, in de buitenwijken van de eigenlijke stad Haarlem. Omdat de bruggen in Haarlem door een aantal meefietsende brugwachters worden bediend, volgens een ingewikkeld en onontwarbaar rooster dat voornamelijk supertraag is, moet men hier doorgaans rekenen op een wachttijd die gemakkelijk tot een uur kan oplopen.

Als we de Buitenrustbruggen (het zijn er twee) passeren, komen we in het Binnen Spaarne: hier varen we tussen een grote verscheidenheid van woonschepen en woonarken door in een wijde bocht richting binnenstad. De bocht doet vrezen voor het heil van de bootbewoners als hier ooit zo'n zwaar zandschip uit het roer loopt! Aan het eind van de bocht wacht ons de recentelijk vernieuwde Langebrug, die in het geheel niet lang is, maar wel vreemd gevormd. De bovenbouw doet denken aan een verfroller. Dat is dan ook de bijnaam voor deze brug. Zijn voorganger, de roestige oude Langebrug, is vervangen omdat de gietijzeren basculeconstructie dringend aan restauratie toe was, en men kon het bij warm weer treffen dat de brug niet open wilde doordat het ijzer te veel was uitgezet; een sproeiactie van de Haarlemse brandweer moest dan beweging in het zaakje brengen, maar dat duurde dan wel een uurtje of twee.

Onmiddellijk na de Langebrug kunnen kleine scheepjes bakboord de Kampersingel op varen, om uiteindelijk in de Leidse Trekvaart uit te komen, die echter in Leiden

geen doorgaande verbinding meer heeft, helaas. Maar alles wat hoger is dan 1,70 meter moet in elk geval rechtdoor, of liever gezegd, rechtsaf, want het Spaarne maakt onmiddellijk na de Langebrug een lange bocht scherp naar stuurboord en daar ligt nauwelijks tweehonderd meter verder alweer de Melkbrug, een gietijzeren draaibrug met een bouwwijze die we verderop, bij de Catharijnebrug, nog eens zullen zien. De fraai versierde oude brugdelen draaien op een middenpijler, maar omdat het remmingwerk tegenwoordig een van de twee doorvaartopeningen blokkeert, kan noord- en zuidgaande vaart niet meer gelijktijdig passeren; het verkeer gaat door de opening aan de Spaarnwouderbuurtzijde.

Tussen de Melkbrug en de Gravenstenenbrug bevinden we ons in het hart van Haarlem. We zijn hier minder dan honderd meter verwijderd van de toren van de St. Bavo. Voor de passant verdient het dan ook aanbeveling hier ergens, in de buurt van de Langebrug, de Melkbrug of de Gravenstenenbrug, aan te leggen (je kunt op veel plaatsen goed meren, maar check wel of het mag en roep anders de Havendienst op via marifoonkanaal 18) en in een rustig tempo de stad te bezichtigen. Een wandeling over de fraaie Grote Markt is absolute onmisbaar. De St. Bavokerk torent er hoog boven uit en als u geluk hebt, kunt u binnen een van de prachtige orgelconcerten bijwonen waarom deze kerk vermaard is; het orgel is een van de beste oude pijporgels van het land. Ook als winkelstad of als terras- en restaurantstad staat Haarlem zijn mannetje, en er is zelfs, al weten veel mensen dat niet, het oudste museum van Nederland gevestigd: het Teylers Museum. Dit museum ligt aan het Spaarne, bij de Gravenstenenbrug. De binnenstad is gelukkig goed van wegwijzers voorzien, dus u hoeft op een willekeurige straathoek in de binnenstad slechts de attractie van uw keuze uit te zoeken en de pijlen te volgen, u komt er vanzelf!

Overigens is de doortocht van de stad ook zonder het schip te verlaten de moeite waard. Vooral tussen de Langebrug en de Catharijnebrug is met name de bakboordoever (zuid-noord varende) fraai. De zeventiende-eeuwse aandoende bebouwing van het stuk tussen de Langebrug en de Melkbrug is ronduit imposant; men kan zich het scheepvaartverkeer uit de Gouden Eeuw voorstellen als men hier passeert: De Waag, Teylers Museum en de oude trapgevels, dat alles herinnert nog dagelijks aan de welvaart die de Gouden Eeuw ook hier heeft gebracht.

De Gravenstenenbrug is, in tegenstelling tot wat de naam lijkt aan te geven, een houten brug, een verkleinde versie van de Magere Brug in Amsterdam, die net zoals zijn voorbeeld elektrisch geopend en gesloten kan worden. Hij dient slechts voor het laten oversteken van fietsers en voetgangers, want autoverkeer mag er niet over. De naam van deze brug komt van het Gravensteen of Gravenstein, een oude slottoren van het grafelijk kasteel dat in de veertiende eeuw op Bakenes, het oudste deel van Haarlem, stond.

Onmiddellijk na de Gravenstenenbrug is er aan bakboord weer zo'n doorvaart naar de Leidse Trekvaart, dit keer maar 1,10 meter hoog. Het is de verbinding via de Bakenesgracht, waarlangs vroeger de toegang tot de stervormige buitensingel van de versterkte stad liep.

Net voorbij de Gravestenenbrug volgt weer een scherpe draai, dit keer naar bakboord, en voorbij de bocht ligt de Catharijnebrug al te wachten. Als we ook die draaibrug gepasseerd zijn, volgt alweer een scherpe bocht, nu naar stuurboord. In de buitenbocht, aan bakboord dus, ligt de (lage) doorvaart naar de Nieuwe Gracht, waarlangs kleine bootjes dus weer naar de buitensingel kunnen varen.

Achter die bocht waar de Nieuwe Gracht op uitkomt doemt het bruggencomplex op dat wordt gevormd door de spoorbrug en de Prinsenbrug. Deze twee bruggen liggen zo in elkaars verlengde, dat de Prinsenbrug twee beweegbare delen heeft: een basculebrug in het verlengde van het beweegbare deel van de spoorbrug, en een hefbrug in het verlengde van het vaste deel. Zo kan ieder schip dat het vaste spoorbrugdeel kan passeren, die zijde van het vaarwater volgen, zodat de andere zijde voor de veel hogere schepen vrij blijft. Het is wel even zoeken voor degenen die hier niet bekend zijn.

Net voorbij de Prinsenbrug is aan bakboord, tussen de remmingen van het havenkantoor, de derde invaart richting de buitensingel zichtbaar, voor kleinere bootjes. De stad weer verlatend, varen we langs de feitelijke haven van Haarlem het Noorder Spaarne op, dat als een breed vaarwater aan bakboord geflankeerd wordt door een zeer lange kade, waar veelvuldig vrachtschepen liggen te wachten op hun toerbeurt, maar waar ook voor een jachtje altijd wel gelegenheid tot aanmeren is. Voorbij de Waarderbrug zet deze kade zich nog enige honderden meters voort, tot we de knik in het water en de daar gelegen nieuwe Schoterbrug gepasseerd zijn en ons op het Noorder Buiten Spaarne bevinden: het is bijna zeker dat het Spaarne de kortste rivier van het land is, maar hij heeft zeker de meeste verschillende namen!

Aan het eind van het Noorder Buiten Spaarne - waar de vaart alweer tussen rietoevers en weilanden voert, met af en toe een jachthaven - ligt het dorpje Spaarndam. Net ervoor, aan stuurboord, ligt het meertje met de fraaie naam 'De Mooie Nel', waar veel watersport wordt bedreven. In feite staat De Mooie Nel via de Binnen Liede en Buiten Liede in open verbinding met het noordelijkste deel van de Ringvaart rond de Haarlemmermeerpolder, maar omdat er over Binnen en Buiten Liede bruggen met een hoogte van slechts veertig centimeter gelegd zijn, is de doorvaart voor motorschepen verboden. Met een kano kan men wel langs die weg terug naar Amsterdam.

Wij moeten daarentegen bij Spaarndam een van de drie sluisen door: de Grote of Schouwsluis is de enige verbinding waar schepen nog geschut worden, hoewel de Kleine of Kolksluis in het dorp nog in stand is gehouden en gedurende het watersportseizoen soms in de weekenden nog wordt bediend; bij de Stichting Kolksluis Spaarndam kan men vragen of de kolksluis in gebruik is, via 06-11435130. De spuisluis, tussen de beide andere kolken in, dient voor de afwatering.

Wij varen de Grote Sluis in om omhoog geschut te worden naar het niveau van het Noordzeekanaal en de haven van Amsterdam: twintig centimeter ongeveer. Het zijn dezelfde twintig centimeters die we bij de Tolhuissluisen op het meest zuidelijke

punt van Noord-Holland naar beneden geschut zijn.

Vorbij de sluis varen we in wat prozaïsch heet Zijkanaal C': vanaf de sluizen in IJmuiden zijn alle vertakkingen van het Noordzeekanaal die geen naam hadden met letters aangeduid, en dit is het derde zijkanaal. Hoe saai de naam ook moge zijn, de stille, tussen bossen en rietoevers gelegen waterloop is stukken mooier dan men zou denken, althans als men de detonerende brug in de A9 wegdenkt. Het op de bakboordoever gelegen recreatiepark Spaarnwoude en de bijbehorende golfclub zorgt voor veel groen, bosschages, riet en vogels, terwijl op de stuurboordoever de bomen en bossen hoog genoeg zijn om het achtergelegen landschap aan het oog te onttrekken en het geluid dat tot het kanaal zou kunnen doordringen effectief te dempen. Er ligt zelfs nog een jachthaven van de watersportvereniging IJmond in het kanaal. Op een zonnige dag vaart men deze laatste kilometers tot het Noordzeekanaal voor zijn plezier extra langzaam! Ten slotte bereiken we de laatste ophaalbrug die de dijk-weg langs het Noordzeekanaal over het Zijkanaal heen helpt. Vrij snel voorbij deze brug (oppassen, dus!) komen we op het zeer brede, bijna kaarsrechte, majestueuze Noordzeekanaal uit.

1.5 Het Noordzeekanaal

Het Noordzeekanaal is de verbinding tussen de Noordzee en de havens van Amsterdam. Het is een twintig kilometer lang kanaal, zeer breed, en in vergelijking tot de meeste binnenwateren ook zeer diep (een vaardiepte van 15 meter). Het ligt in een bijna rechte lijn van IJmuiden (waar de zeesluizen zich bevinden) naar het Binnen IJ achter het Centraal Station in Amsterdam. De enige zeer flauwe bocht bevindt zich, precies, juist bij Zijkanaal C, waaruit wij komen aangevaren.

Vanaf het punt waarop we het kanaal opkomen, kan men bij helder weer vanaf een hoge scheepsbrug tot aan Amsterdam kijken; laag op een jachtje of zelfs op een binnenvaartschip wordt de horizon gevormd door het punt waar de twee kanaaldijken in het perspectief naar elkaar toelopen. Landschappelijk lijkt het kanaal dus weinig te bieden te hebben, en velen veronderstellen dan ook dat het bevaren van dit kanaal een saaie onderneming is.

Toegegeven, men moet een beetje geluk hebben: het weer moet goed zijn, de tijd van de dag maakt ook nog wel verschil (tijdens de zonsondergang of zonsopgang kan men in respectievelijk het westen of het oosten de zon in het kanaal zien zakken, of eruit te voorschijn zien komen, hetgeen beide een prachtig gezicht is), maar de meest bepalende factor is de overige scheepvaart! Als er een beetje activiteit is op het kanaal, kan men genieten van het zicht - van zeer nabij - op enorme zeegaande schepen, indrukwekkende tankers en gigantische oceaanstomers, die doodleuk het vaarwater delen met uw eigen schip.

Een beetje eng is dat wel: ingehaald worden door een cruiseschip van vele tientallen meters hoog en breed en honderden meters lang doet je wel beseffen dat daarbij vergeleken de binnen- en pleziervaart in notendopjes over het water glijdt. Hoe groot uw schip ook leek in dat piepkleine sluisje laatst, hier blijft er minder van over dan een roeiboot: de reddingsboten op zo'n cruiseschip zijn gewoon groter dan het schip waar u op vaart! Het is iedere keer weer een indrukwekkend gezicht om zo'n zee-reus, al dan niet geassisteerd door sleepboten of door de havendienst, van of naar zee te zien varen.

En behalve de zeeschepen zijn er nog meer drijvende en varende bezienswaardigheden die dit kanaal zo bijzonder maken: offshore installaties die naar zee worden gesleept, boeienvaartuigen van Rijkswaterstaat, grote baggerinstallaties, duikboten, zeilschepen, werkelijk alles passeert deze twintig gegraven kilometers tussen Amsterdam en IJmuiden! Gelukkig wordt de scheepvaart hier goed in de gaten gehouden en via marifoonkanalen (hier: kanaal 3) begeleid.

Het Spaarne komt via Zijkanaal C bij kilometerraai 10 in het kanaal uit; stuurboord draaiend liggen we gelijk voor het rijks-veer Buitenhuizen dat, keurig wachtend voor alle (andere dan kleine) schepen, heen en weer het Noordzeekanaal oversteekt, zo Spaarndam verbindend met Nauerna en Zaandam ten noorden van het kanaal. Na twee kilometer passeren we aan bakboord Zijkanaal D, de invaart naar Nauerna en (voor kleine scheepjes) de sluis naar de Nauernase Vaart, richting

Alkmaardermeer. Ertegenover ligt de nieuwste havenkom, de Afrikahaven, waar enorme containerterminals gevestigd zijn.

Nog een kilometer verder ligt aan stuurboord de overweldigend grote Amerikahaven, waar de allergrootste zee-reuzen gemakkelijk een plaats aan de kade vinden, en waar het water dan ook tot aan de kaden 15 meter diep is! Nog weer een kilometer verderop ligt aan bakboord Zijkanaal E, een voor motorvaart doodlopend zijkanaal (alleen ongemotoriseerde vaart mag in het vaarwater onder het sluisje varen), waarnaast de oude, inmiddels gesloten, vuilverbrandingsinstallatie van Zaandam, waarover nog ophef is geweest met betrekking tot een gemeten dioxine-uitstoot.

Twee kilometer verder, bij kilometerraai 16, begint de havenactiviteit goed merkbaar te worden. Op dit punt kruist de Hemspoortunnel het kanaal, zonder dat dat overigens waarneembaar is vanaf het water, en daar ligt ook aan bakboord de Nieuwe Zeehaven van Zaandam, en aan stuurboord de ADM-haven en de zeer grote Westhaven van Amsterdam. Hier is het overdag een komen en gaan van schepen, zowel zeeschepen als binnenvaart; in de havens wordt immers zeer veel 'overgeslagen' van zeeboten (zoals binnenschippers zeeschepen altijd noemen) in binnenvaartschepen, om over de binnenwateren te worden vervoerd naar bestemmingen in heel Nederland, en zelfs ver daarbuiten. Aan die bedrijvigheid dankt Amsterdam zijn welvaart, niet alleen in het verre verleden, maar voor een aanzienlijk deel ook vandaag de dag nog!

Diegenen die marifoon aan boord hebben, schakelen hier over van kanaal 3 naar kanaal 4 van de Amsterdamse Havendienst. Het is op dat kanaal een ononderbroken radioprogramma van aanwijzingen, overleg over passeermogelijkheden, waarschuwingen, bestemmingstoewijzingen, verzoeken om assistentie en suggesties voor bepaalde moeilijke manoeuvres. Men moet goed thuis zijn in het jargon van de binnenvaart om de soms raadselachtige berichten te doorgronden. Wat dacht u van: 'Stuurboord-stuurboord, buurman'? Nee, dat is geen paniekkreet die betekent dat de 'buurman' meer naar rechts moet, maar een manier om aan te geven dat twee schepen elkaar 'stuurboord-op-stuurboord' zullen tegenkomen, zoals het Engelse verkeer te land doet, dus.

Om de een of andere reden noemen binnenschippers elkaar vrijwel altijd 'buurman' over de marifoon, of 'buurvrouw' natuurlijk, gezien de goede gewoonte van schippersvrouwen om even vaak achter het roer te staan als hun echtelieden, of zelfs vaker. Meer raadselachtige kreten, zoals 'Even dubbel!' of 'Heeft u nog roeiers nodig?' worden ook niet geleerd in de cursus marifonie. Het eerste duidt niet op een marifonisch spelletje kaarten, maar houdt een uitnodiging in om op kanaal 77 (het kanaal voor 'sociaal verkeer') verder te praten; het tweede is geen aanbod voor galeislaven, maar voor assistentie bij het aan wal brengen van de (zware) trossen. Voor de scheepvaartgek hoort het marifoonverkeer er hier stomweg bij (hoewel zelfs een scheepvaartgek moet begrijpen dat het veelvuldige nodeloze gebruik van de marifoon door watersporters juist hier zeer uit den boze is!).

Na de Westhaven is er van het rechte en regelmatige kanaal niet veel meer over.

Vanaf dit punt vertakt het kanaal zich zodanig vaak, dat het een puzzel wordt van invaarten en uitvaarten en dwarsvaarten en zijkanalen en havenkommen. Bij kilometerraai 18 takt bakboord de rivier de Zaan af, waarlangs we (zoals in een van de volgende tochten) naar Zaandam en Alkmaar kunnen varen. Daartegenover ligt de bekende Jan van Riebeeckhaven, met de Usselincxhaven als vertakking daarvan; wat verder de Petroleumhaven, tegenover het doodlopende Zijkanaal H, en weer wat verder de Coenhaven, waaronder ook de beide Coentunnels het kanaal kruisen.

Dan, als laatste van de nieuwe havens, het drietal Vlothaven, Mercuriushaven en Nieuwe Houthaven, die alle drie dezelfde ingang gebruiken. Daar pas is het gedaan met de moderne industriehavens van Amsterdam, en begint de oude haven zoals die tot een halve eeuw geleden bestond.

De oude houthaven aan stuurboord bevindt zich dan ook op een plaats, waar het Noordzeekanaal sterk verbreed is: hier was vroeger, vóór het kanaal gegraven werd, het Binnen IJ al even bedrijvig als nu het kanaal. Op de noord (bakboord) oever was altijd al grote scheepsbouwbedrijvigheid, aan de zuid (stuurboord) oever lagen de eigenlijke havens: de Houthaven, het Westerdok, de steigers achter het station, het Oosterdok en de IJhaven met daarachter nog de Ertshaven, het Spoorwegbassin en de Entrepot-haven, gelegen aan wat nu het begin van het Amsterdam-Rijnkanaal is.

Maar zover gaan we niet. In deze tocht varen we langs de Houthaven, waar vanaf het zuiden de route Ringvaart-Schinkel-Kostverlorenvaart-Westerkanaal in uitkomt, het Westerdok, dat bijna helemaal schuilgaat achter wachtende binnenvaartschepen, en de steigers achter het Centraal Station. Daar ligt een verscheidenheid aan schepen aangemeerd: hotelschepen die hun passagiers van de trein halen, historische zeilschepen, hospitaalschepen van het Rode Kruis, Rijnrederijen, en bovendien nog aardig wat binnenvaartschepen. Midden in dat gewoel en gekrioel steken de gemeenteponten van Amsterdam om de paar minuten het IJ over. Steeds twee tegelijkertijd van het station naar het dichtstbij gelegen punt naast de Willemsluizen aan de noordkant, en een derde vanaf een klein steigertje naast haar grote broers naar de Meeuwenlaan, iets verder naar het westen.

Het kruisen van het hier zeer drukke scheepvaartverkeer is voor de pontbazen iedere keer weer een hachelijke onderneming: immers, met uitzondering van kleine schepen (kleiner dan 20 meter) heeft alles voorrang boven de pont. Het is dus mikken geblazen, om precies tussen de met verschillende snelheden van twee kanten aanstormende schepen door veilig de overkant te bereiken.

Ter plaatse van de ponten ligt het Amsterdamse Centraal Station. Daarmee is dat punt het dichtst bij de Amsterdamse binnenstad gelegen. Om de motortoervaart een geschikte overnachtingsplaats te verschaffen is pal naast de ingang naar het Noord-Willemskanaal, naast een van de pontensteigers, een jachthaven ingericht, de Sixhaven. Vandaar ligt de Amsterdamse binnenstad met al zijn vertier op loopafstand dankzij de pontverbinding.

Een kilometer voorbij de pont verbreedt het vaarwater zich weer aanzienlijk op de plaats waar de IJhaven aan stuurboord aftakt. Net daarvoor, voor de deur van het Muziekgebouw aan het IJ, is een kleine dwarsvaart, die onder een breed geheel van spoorbruggen doorvoert. Dáárdoor kunnen we terugkeren naar ons punt van uitgang: het Oosterdok.

Door de bruggen varend komen we, van de andere kant dan waarlangs we het verlaten hebben, het Oosterdok weer binnen, dat van deze eerste tocht zowel het begin- als het eindpunt is.

1.6 Getallen en gegevens

Afstanden en vaartijden

	Afstand	Vaartijd
Amstel (Oosterdok tot Omval)	3 km	1 uur
Amstel-Drechkanaal	26 km	4 uur
Drecht	7 km	1 uur
Oude Wetering	0,5 km	0 uur
Ringvaart tot Kaag	6,4 km	1 uur
Ringvaart van Kaag tot Spaarne	15,8 km	2 uur
Spaarne (Ringvaart tot Spaarndam)	8 km	3 uur
Zijkanaal C	3,5 km	0,5 uur
Noordzeekanaal (v.a. Zijkanaal C)	10 km	1,5 uur
Binnen IJ (tot Oosterdok)	5 km	1 uur
Totaal	85,2 km	15 uur

Zie voor de bediening van bruggen en sluizen op deze route:

1. Het computerprogramma **PC-Navigo**;
2. De website **Vaarwegkenmerken in Nederland** van Rijkswaterstaat;
3. De website van het **Havenbedrijf** in Amsterdam;
4. De website van **WaterNet**.

2 Van kamelen, koningen en kanalen

2.1 Amsterdam en de verbindingen met de zee

Vanaf de dertiende eeuw, toen hevige noordwesterstormen gepaard gaande met hoge vloedstanden grote stukken veenland in en om het Flevomeer wegsloegen, had de plaats die nu Amsterdam is via de Zuiderzee en het IJ een open verbinding met de wereldzeeën. Door de stormen en vloedstromen ontstonden grote, bevaarbare doorbraken vanaf de Waddenzee tot aan de monding van de Amstel. Toen in die monding een dam was gelegd om het in- en uitlaten van water te kunnen regelen, verrees daar Amstelredamme, Amsterdam. Haar grote bloei en welzijn heeft de stad voor het leeuwendeel juist aan die verbindingen met de zee te danken. Immers, de handel met over zee bereikbare landen is de basis van Amsterdams welvaart.

In de Gouden Eeuw en daarna was het belang van de handel enorm: de schepen van de Verenigde Oost-Indische Compagnie voerden hun kostbaarheden van over de gehele wereld naar Amsterdam, dat daardoor zijn positie als doorvoerhaven naar grote delen van Europa lang kon handhaven. Maar zoals zo vaak trad uiteindelijk ook hier Moeder Natuur op als spelbreekster: de monding van het IJ dreigde te verzanden, want wind en stroom veroorzaakten de vorming van een ondiepe zandbank net ten oosten van Amsterdam, die de naam Pampus kreeg. Deze zandbank werd uiteindelijk zo groot en zó ondiep, dat zeeschepen er alleen nog maar bij hoogwater overheen konden zeilen, zodat de schepen ter plaatse niet alleen van de wind, maar ook nog van de waterhoogte afhankelijk werden. De uitdrukking voor Pampus liggen' herinnert nog aan het machteloze wachten, waartoe veel schepen door de ondiepte genoodzaakt waren. Met lede ogen zagen ze hun ladingen verrotten als het lot hen onwelgevallig gezind was!

Nog geruime tijd heeft de stad Amsterdam gepoogd deze hindernis voor de scheepvaart met technische middelen te omzeilen. Beroemd is de 'scheepskameel', een constructie, in 1690 ontwikkeld door de Amsterdammer Meeuwis Meinderszoon Bakker, van een soort houten halve droogdokken die aan weerszijden tegen een zeeschip gebonden werden, waarna er ballastwater uit gepompt werd. Zo werd het drijfvermogen van de zeeschepen kunstmatig vergroot. Door hun geringere diepgang konden ze zodoende de zandbank passeren.

Maar helaas, alle oplossingen boden slechts tijdelijk soelaas. Uiteindelijk werd de beschikbare diepte zó gering dat alleen de schepen met weinig diepgang bij gunstige wind en hoogwater de haven van Amsterdam nog konden bereiken. Uiteindelijk begreep het stadsbestuur dat verregaande maatregelen geboden waren, wilde de positie van Amsterdam als handelsstad niet geheel verloren gaan. Koning Willem I begon na de Franse tijd de economie op grote schaal te stimuleren (waaraan hij de bijnaam Koopman-Koning dankte), onder meer door het graven van een groot aantal kanalen. Het 'Groot Noordhollandsch Kanaal' tussen Amsterdam en Den Helder was het eerste: tussen 1819 en 1825 werd het gegraven. Het had een diepte van 5,68 meter om de zeilende oorlogsschepen door te laten en het was over de gehele lengte van jaagpaden voorzien om de schepen

te kunnen 'jagen' ofte wel voorttrekken. Met de totstandkoming van het kanaal was de verbinding van Amsterdam met de Noordzee hersteld.

Niemand had bij de aanleg van het Noord-Hollands Kanaal kunnen bevroeden hoe kort het van nut zou zijn. Al tien jaar na de opening waren de problemen voor de in zwang komende stoomschepen legio; de schaal van schepen werd groter en groter en het kanaal kon niet meegroeien. Dezelfde koning Willem I had, jaren daarvoor in 1816, de oplossing voor de problemen al gegeven: hij had zich afgevraagd waarom er niet stomweg in een rechte lijn een verbinding tussen het IJ en de Noordzee bij IJmuiden werd gegraven. Het was destijds niet aangedurfd, maar al binnen vijftien jaar na de opening van het Noord-Hollands Kanaal werden er plannen gemaakt voor zo'n rechtstreekse verbinding.

Toch werd er pas in 1865 met het feitelijke graafwerk begonnen, en uiteindelijk werd in 1876, zestig jaar nadat koning Willem I het idee daartoe geopperd had tegenover zijn adviseurs, het Noordzeekanaal door zijn kleinzoon koning Willem III geopend. Daarmee was de verbinding tussen Amsterdam en de wereldzeeën voor de tweede maal verlegd en verbeterd. Tot op de dag van vandaag wordt veel energie gestoken in het steeds weer aan de nieuwste eisen van de moderne scheepvaart aanpassen van het kanaal, en veel inspanningen getroost men zich om de haven van de stad Amsterdam een zo gemakkelijk en goedkoop mogelijke verbinding met de open zee te laten behouden.

Heden ten dage beschikt Amsterdam, als men de routes naar het zuiden niet meetelt, over drie verbindingen met de zeeën: de rechtstreekse via het Noordzeekanaal, én diens twee voorlopers, het (Groot) Noordhollandsch Kanaal en de Zuiderzee, nu IJsselmeer, waar door de zandbank Pampus een gloednieuwe vaargeul is gegraven. De tweede en derde route die wij in de provincie Noord-Holland varen, voeren langs deze drie verbindingen.

Eén route voert over het Noordzeekanaal naar de Zaan en het Alkmaardermeer, dan via het Noord-Hollands Kanaal naar Alkmaar en Den Helder, vanwaar we via een tweetal alternatieven Medemblik kunnen bereiken. Vandaar keren we binnendoor terug naar Alkmaar om, nu helemaal over het Noord-Hollands Kanaal en dus langs Purmerend, weer in Amsterdam terug te komen.

De tweede route voert van Amsterdam via het eerste stuk van het Noord-Hollands Kanaal naar Broek in Waterland, en vandaar via de Trekvaart van Monnickendam naar het Schouw en de Purmerringvaart naar Edam, en over het IJsselmeer naar Hoorn, Enkhuizen, Volendam, Marken en Muiden, om vandaar over het noordelijk deel van de Vecht, het Smalweesp en de Weespertrekvaart terug in Amsterdam te komen.

Van deze routes stellen sommige delen bijzondere eisen aan de vaartuigen voor wat betreft de maximumafmetingen. Voor de kleinere kanalen uit route twee zijn die maximale afmetingen 40 meter lang en 3,70 meter hoog; voor route drie gaat van de lengte (i.v.m. de sluis te Edam) nog 5 meter af: 35 meter lang, en eveneens 3,70 meter hoog.

2.2 Amsterdam - Alkmaar via Zaandam

Vanaf ons vertrekpunt in het Oosterdok varen we eerst onder de ijzeren spoorbruggen van de Nederlandse Spoorwegen door. Voor wie oog heeft voor technische hoogstandjes is het de moeite waard een blik naar boven te werpen en de reusachtige tandwielconstructies te zien waarmee deze spoorbruggen 's nachts nog geheven kunnen worden, bijvoorbeeld om de historische vaartuigen van en naar de museumhaven door te laten. De schaal van de tandwielen en de assen waarmee ze aangedreven worden is haast onvoorstelbaar!

Men vaart hier overigens niet alleen maar onder het spoor, maar tevens boven de meters onder de grond gelegen IJtunnel - het Afgesloten IJ op, om daar naar bakboord te zwenken naar het punt waar het IJ overgaat in het Noordzeekanaal. Tussen de ponten achter het Centraal Station door, langs de oude havens aan bakboord en de ook al niet meer zo nieuwe bedrijvigheid van de scheepsbouw aan stuurboord, varen we naar het westen tot we ter hoogte van de Jan van Riebeeckhaven gekomen zijn, die bij kilometerraai 18 aan bakboord ligt. Aan stuurboord ligt op die plaats de vroegere monding van de rivier de Zaan, die even als destijds de Amstel en het Spaarne haar water uitsluitend bij eb op het Binnen IJ kon lozen. Nu zorgt - ook al net zoals bij Amstel en Spaarne - een modern dieselgemaal voor een voldoende afvoer van regenwater uit het stroomgebied van de Zaan naar het hoger gelegen IJ.

Als we van het Noordzeekanaal de Zaan opdraaien (die hier feitelijk nog Zijkanaal G heet), lijkt het alsof we per ongeluk een van de havens ingedraaid zijn; alleen een nieuwe betonnen brug onderscheidt deze vaart van de havenbekkens. Deze brug draagt de naam van oud-premier drs. J. M. den Uyl, de beminnelijke, bescheiden voorman van de Nederlandse socialisten van de jaren zeventig.

Onmiddellijk na de brug splitst het vaarwater zich in het zeehavenbekken van Zaandam (aan bakboord) en de Voorzaan. Wij varen de Voorzaan op en, varend tussen statige wilgen, bereiken we de bebouwing van Zaandam. Voor ons liggen de Wilhelminasluis, het uitwateringsgemaal en de Oude Sluis broederlijk naast elkaar. Nog aan onze kant van de schutsluis zijn voorzieningen aangelegd waar ook de grotere schepen - veelal passagiersschepen die toeristen naar Zaandam en de Zaanse Schans brengen - kunnen aanleggen of kunnen wachten op een schutting.

Zaandam, de naam maakt al duidelijk dat het hier - net als Amster-, Rotter-, Zwammer-, Spaarn- en 'wat-dan-ook-maar-dam - een plaats behelst waar een dam (met een spuisluis) in de Zaan is gelegd. Rondom die spuisluis, veelal ook uitgerust met een overtoom voor schepen of zelfs met een schutkolk, kwam handel op gang door de overslag van goederen en landbouwproducten. Zo ontstond een nederzetting. Zaandam, nu nog slechts een deel van de gemeente Zaanstad, die alle bebouwde kommen in de Zaanstreek lijkt te hebben opgeslokt, is op deze wijze gegroeid van een minuscuul dorpje bij de sluis tot een belangrijk industrieel gebied, waar de productie van cacao, spijsolie, mosterd en voedingsmiddelen tot op de dag van vandaag voort-bestaat en bloeit. Merknamen als Duyvis, Van Houten, Verkade en Albert Heijn zijn net zo bekend als radio- en tv-omroepers of popsterren.

De Wilhelminasluis (net als kanalen, schepen, bruggen en lanen worden ook sluizen in ons land bij voorkeur naar een van de telgen van onze koninklijke familie vernoemd) is een bescheiden, tussen een tweetal bruggen uit de jaren vijftig ingepropte, sluis dat de veel kleinere Oude Sluis vervangt. Die Oude Sluis wordt nog als reserve in ere gehouden voor de watersport, voor de keren dat de Wilhelminasluis voor onderhoud buiten gebruik wordt gesteld. De kosten voor het schutten, voor het draaien van de bruggen én voor het bevaren van de Zaan moeten hier allemaal tegelijk worden voldaan, zodat menig schipper hier tientallen euro's armer dan hij er ingekomen is, de sluis uitvaart!

Als de sluisdeur aan de noordzijde openstaat en de brug geheven is, varen we, de drukste winkelstraat van Zaandam kruisend, de eigenlijke Zaan op, die hier al dadelijk veel meer aan een echte rivier doet denken dan de Amstel of het Spaarne. De Zaan is hier breed en haar oevers dragen grote, hoge, silo-achtige gebouwen waar duidelijk sprake is van opslag, overslag, of misschien zelfs wel hagelslag! Tot aan Zandijk en de beroemde Zaanse Schans vertonen de oevers slechts de achterkanten van gebouwen aan de passant; men vaart er letterlijk door de achtertuin van de Nederlandse voedingsmiddelenindustrie.

De industriële gebouwen, de silo's en de pakhuizen, dragen veelal exotische namen. Gebouwen met namen als Trinidad, De Toekomst, IJmuiden, Herinnering, Geloof, Wilhelmina, behoren aan bedrijven als Verkade, Honig, Lassie of Duyvis, terwijl het gigantische hoofdkantoor van 's Neerlands superkruidenier Albert Heijn boven alle Zaanse bebouwing uittorent.

Vier bruggen moet de schipper passeren alvorens een verbreding van het vaarwater te bereiken die bekendstaat als de Kuil en de Poel (de eerste de zuidelijke, de tweede de noordelijke helft van de verbreding). Door de Poel kan de kleinere pleziervaarder eventueel een rechtstreekse route naar Purmerend varen via de Wormer Ringvaart, als zijn schip tenminste niet breder is dan 4,70 meter en niet hoger dan 2,35 meter.

Rechtdoor, en nog één brug verder (de Julianabrug, hoe kan het ook anders) vinden we aan de rechterzijde een van 's Neerlands toeristische topattracties: de Zaanse Schans. De Zaanse Schans is een verzameling molens met daaromheen oude typisch Waterlandse huisjes en boerderijen, samen een klein antiek dorpje aan de Zaan vormend. In tegenstelling tot de meeste molengangen zijn deze molens niet voor de bemaling van de polders, maar voor de industriële bewerking van allerlei producten bedoeld: het zijn meel-, zaag-, maal- en mengmolens, geen watermolens. De onderlinge nabijheid en de opstelling zo langs de dijk van de Zaan, maakt de molens van de Zaanse Schans tot toeristische attractie nummer één van de streek. Zet bij de Zaanse Schans een stel Amerikaanse toeristen aan land en u zult het volgende horen: 'Wow! Five windmills!' Ik bedoel maar! Toch zijn het voor mij persoonlijk niet de vijf molens die de Zaanse Schans aardig maken, maar juist de bescheiden houten huisjes eromheen, die in dit stukje Zaanstad fraai gerestaureerd zijn en waaromheen autoverkeer en drukke angstvallig gemeden worden. Zo is er een oase van rust ontstaan, midden in de nijvere Zaanstreek.

Doorvarend naar het noorden passeren we de Zaanbrug in Wormerveer (nog altijd gemeente Zaanstad!) waar nu een moderne chemische procesindustrie wordt bedreven, en het dorp Krommenie. Het dorp loont de moeite om er aan te leggen!

Ten slotte bereiken we enkele kilometers verder Knollendam, het punt waar de Zaan haar oorsprong schijnt te hebben. Hier immers komt het water dat de rivier vult, voort uit de samenvloeiing van de Knollendammervaart en de Markervaart/Tapsloot. Tussen West- en Oostknollendam komen deze wateren samen, en het scheepvaartverkeer gaat hier grotendeels bakboord uit onder de Beatrixbrug door, om via de Markervaart langs 'Marken Binnen het Alkmaardermeer te bereiken en daarmee aan de overkant van het meer) het Noord-Hollands Kanaal.

Het Alkmaardermeer is een verzameling met elkaar verbonden meertjes en plassen, waarbij namen voorkomen als Uitgeestermeer, Buiten Krommenie. Wijde Stierop, Enge Stierop, De Lange Meer, Deilings, Sakerlei, Nes, Kalverstraat, Dodde en Limmergat. De veelheid van vertakkingen, waterstraten en geulen maken het meer onoverzichtelijk, maar tegelijkertijd spannend en avontuurlijk. Bij mooi weer is het een druk bezocht watersportgebied (soms te druk); bij regen en wind is het een spookachtig geheel, waar de onbekende watersporter moeite zal hebben zijn richting te vinden! De bebakende geul dwars over het meer voert overigens zonder mankeren naar de verbinding met het Noord-Hollands Kanaal.

Voor wie het meer wil vermijden, omdat het slecht weer is of gewoon omdat hij niet van meren houdt, is er de mogelijkheid om niet vanaf de Marker Vaart bakboord uit het meer op te draaien, maar rechtdoor te varen, de hele Marker Vaart af, die bij de Koogerpolderbrug gewoon weer in het Noord-Hollands Kanaal uitmondt. Wel heeft dit noordelijkste stukje Marker Vaart wat minder diepte dan het zuidelijke stuk! De bijzonder fraaie stolpboerderijen die langs het kanaal staan zijn de eerste exemplaren van dit type boerderij, dat over de gehele afstand tot Den Helder in de nabijheid te vinden zal zijn.

De verbinding tussen het Alkmaardermeer en het kanaal, vlak bij het dorp Akersloot, voert naar het gedeelte van het Noord-Hollands Kanaal dat in een rechte lijn van het meer naar Alkmaar voert: het kanaalpand is recht, saai en eentonig, en wordt slechts door een kruisend veerpontje (en het aangrenzende café) onderbroken. De vijf kilometer rechte vaart levert geen hoogstandjes van toeristische gemakelijkheid meer op.

Vlak voor Alkmaar, bij wat de Omval heet (zoals in Amsterdam de splitsing van Amstel-Drechtkanaal en Weespertrekvaart), net voorbij de Leeghwaterbruggen, splitst het Kraspolderkanaal zich van het Noord-Hollands Kanaal af om iets verder naar het noorden aan te sluiten op het Kanaal Omval-Kolhorn, ook wel de Langedijker Vaart genoemd. Het eigenlijke Noord-Hollands Kanaal buigt hier naar bakboord, het centrum van Alkmaar in.

Na een kort recht stuk door de Alkmaarse buitenwijken bereikt het kanaal een haakse bocht op het punt waar de oude stadsgrachten het kanaal raken, en waar het antieke, historische havenkantoor fraai en strategisch gelegen uitkijkt over de

aanvarende schepen. Daar kan men vrij ruim aanleggen om de mooie oude binnenstad van Alkmaar te bekijken, of de kaasmarkt te bezoeken, of een van de musea, of gewoon om gezellig te gaan eten of winkelen in de stad. En voor wie hier geen aanlegplaats vindt, is het zaak het Noord-Hollands Kanaal iets verder te volgen tot voorbij de Friese Brug en de nieuwe draaibrug naar de Noorderkade. Net daar voorbij biedt het kanaal in een oude (aan bakboord gelegen) arm méér dan ruime afmeergelegenheid. Drinkwater, zelfs elektriciteit, is er op de voor binnenschepen bedoelde kade te vinden: de brugwachters van de Friese Brug kunnen u alle informatie desgevraagd geven.

Met heel kleine bootjes kan men overwegen om door de stadwateren van Alkmaar te varen: de singels, de Schelphoekgracht, het Verdronkenoord, het Luttk Oudorp, de Mient en de Zij- en Voordam laten zich per sloep, kano of roeiboot óók nog bevaren.

2.3 Alkmaar - Den Helder: naar de 'noordpool' van Holland

Alkmaar verlatend door de Tesselse Brug, de Victoriebrug (waarvan de ingebruikname allesbehalve Victorie betekende: er mankeerde van alles aan!), de Spoorbrug, de Huiswaarderbrug en de Vlielandbrug, vaart men al dadelijk op het platteland; de laatste resten van buitenwijken zijn snel achtergelaten en het uitzicht over de kanaaldijken bestaat uit polderlandschap. Het landschap van Noord-Holland benoorden Alkmaar lijkt misschien eentonig, maar het is verrassend te zien hoe toch de kleine variaties en veranderingen een boeiend natuurschouwspel opleveren dat veertig kilometer lang spannend, afwisselend en interessant blijft!

Een fenomeen van het Noord-Hollands Kanaal doet zich enkele kilometers buiten Alkmaar voor in Koedijk: de Vlotbrug. Het kanaal heeft een behoorlijk aantal drijvende bruggen die uit twee helften bestaan, een soort oever-verbindende veerpont dus. De twee oevers zijn voorzien van een stukje oprijsteiger op palen. De twee halve vloten kunnen van elkaar losgekoppeld worden en worden dan met kabels onder de twee steigers getrokken, ieder naar zijn eigen oever, zodat tussen de vloten een brede doorvaartopening ontstaat, waardoor de scheepvaart haar weg kan vervolgen. De Koedijkervlotbrug is de eerste van een reeks van zulke bruggen, die ik nergens anders in Nederland heb gezien. Typisch, omdat het me een goedkoop, efficiënt en vooral snel systeem van beweegbare oeververbinding lijkt.

Dat de functie van het Noord-Hollands Kanaal in eerste instantie was om Amsterdam van een nieuwe verbinding met de Noordzee te voorzien, wordt in dit deel van het kanaal net boven Alkmaar wel ongeloofwaardig. De breedte, maar vooral de bochtigheid, moet voor zeeschepen toch behoorlijk penibel zijn geweest, ook toen al. Het kanaal lijkt hier meer op een grillige rivier dan op een kunstmatige verbinding. De oorzaak zal wel in verkavelingsproblemen hebben gezeten, een andere reden lijkt hier niet zo voor de hand liggend.

Pas een eindje benoorden Koedijk herneemt het kanaal zijn loop in rechte lijnen van steeds enkele kilometers lang; dat zal tot aan de Marinehaven in Den Helder overigens zo blijven. Waar het eerste langere rechte pand begint, zien we een nieuw verschijnsel boven de bakboordoever verschijnen: de duinen, de Boswachterij van Schoorl, om precies te zijn, waarvan de hogere duintoppen ook vanaf lage schepen te zien zijn. Wie op zijn tenen staand de weilanden naast het kanaal kan onderscheiden, merkt de vreemde overgang van weiland naar duinland. Niet geleidelijk, maar zeer plotseling gaan de weilanden over in zandheuveld, waarop dichte bebossing groeit aan de meer landinwaartse kant. De zandduinen met helmgras vindt men aan de zeezijde. Een versturende factor is wel de wildgroei aan recreatieparken en campings.

Zo abrupt als de weilanden overgaan in duinen, even plotseling stopt die duinenrij iets verder noordwaarts, om over te gaan in de Hondsbosse Zeewering, de beroemde dijk bij Petten waar de natuurlijke duinvorming achterwege bleef.

Net voorbij Schoorldam (alweer zo'n dam) duidt een bordje aan de bakboordoever aan dat men hier vijftig kilometer van Amsterdam verwijderd is; nog negenentwintig kilometer resten tot Den Helder.

Polders als de oude Geestmerambacht en de Zijpe- en Hazepolder begrenzen dit meest noordelijke deel van het kanaal in het oosten. Aan de westoever ligt voor het leeuwendeel oude zandgrond, de geestgronden achter de duinen, slechts af en toe onderbroken door een lager liggend stuk land waar bemaling nodig is. Hier heeft zich de laatste jaren veel bloembollenteelt ontwikkeld, het gebied doet sterk denken aan de Keukenhof.

Zijpersluis toont aan de stuurboordoever twee hoge sluisen, pal naast elkaar, beide zeer hoog maar ook erg smal: de Jan Claassensluizen. De Grote Sloot loopt van hier af noordwaarts, vrijwel parallel aan het kanaal en roept dan ook de vraag op of de route naar het noorden niet ooit langs een ander traject verlopen is dan nu. Dit blijkt niet zo te zijn. Deze sloten, die nu vanaf Burgerbrug onbevaarbaar zijn, dienen slechts ter afwatering van het veelal laag liggende grasland. Vóór de aanleg van het Noord-Hollands Kanaal en zelfs voor de inpoldering van de grote polders in Noord-Holland en van de Wieringermeerpolder, was de Grote Sloot een regionale vaarverbinding met Oude- en (later) Nieuwesluis en daarmee met het Hoge Oude Veer, de Van Ewijcksvaart en de Waddenzee, later met de Pishoek, het Waardkanaal en het Amstelmeer. Veel van deze sloten bestaan al eeuwen voor de goede afwatering van dit lage land. De Egalementsloten zijn er voorbeelden van, maar ook de Lange Vliet net onder Den Helder.

Precies tegenover Zijpersluis ligt ook in de bakboordoever een brugje met een doorvaart, de Hondsbosse Vaart, uitkomend in de Hargervaart naar Hargen, gelegen tegen de duinen van Schoorl. Afwateringsfuncties werden hier gecombineerd met de transportfunctie en Hargen werd over water bereikbaar gemaakt, zij het dan voor schepen met een geringe diepgang (1,50 meter).

Zijpersluis ligt aan een knik in het Noord-Hollands Kanaal. De hoek om komend, krijgt men zicht op een enorme rij windmolens. Niet de oude Hollandse molens die we verspreid door het hele laagland zo vaak zien, maar hypermoderne opwekkers van elektrische energie, die wordt verkregen door de meterslange wieken dynamo's te laten aandrijven. De imposante batterij windenergie is strategisch geplaatst op de stuurboordoever van het kanaal, juist op het punt waar aan de westelijke horizon de duinen van Schoorl overgaan in de zeedijk, zodat de westenwind ongehinderd tot aan het kanaal kan doordringen. Al in 1990 werd deze windenergiecentrale geplaatst, het was een van de eerste grootschalige turbinecentrales van Nederland.

Na de volgende vlotbrug, de Burgervlotbrug, hebben we het langste rechte pand van het kanaal voor ons. Van hier tot ver voorbij Sint Maartensvlotbrug en verder tot Stolpervlotbrug strekt het kanaal zich kaarsrecht voor ons uit. Aan weerszijden van dit lange pand zijn de dijken van het kanaal veel lager dan voorheen, zodat het uitzicht over het weidse land naar beide zijden verzekerd is. We zien de torentjes van Burgerbrug, de stolpboerderijen, de weilanden aan de oostzijde, en de zeedijk,

de daken van Petten, de bollenvelden en de lage duinen benoorden Petten aan de westzijde. Het reactorcentrum van Petten (dat eigenlijk bij Sint Maartenszee ligt) duikt aan de noordelijke horizon op, als schril contrast met de achter ons verdwijnende batterij windmolens. De naamgeving van de dorpen hier van west naar oost: Sint Maartenszee, Sint Maartensvlotbrug, Sint Maartensbrug en Sint Maarten) duidt op een groot gebrek aan creativiteit van de voormalige bestuurders van deze gemeenten!

Sint Maartensvlotbrug doorvarend koersen we het laatste rechte eind af op een oude windmolen - een fraai contrast met de nieuwe van zojuist - en even later knikt het kanaal weer iets naar het oosten, om enkele kilometers verder uit te komen bij de plaats waar het Kanaal Stolpen-Schagen-Kolhorn zich afsplitst in de richting van Kolhorn en de Wieringermeerpolder. De Stolpervlotbrug blijkt overigens vervangen te zijn door een hypermoderne basculebrug.

Voor degenen die menen dat Den Helder te ver weg is, of te noordelijk, of te saai, is dit zijkanaal een mogelijkheid om een kortere weg binnendoor naar de Wieringermeerpolder en naar Medemblik te nemen. Het kanaaltje is van een heel andere orde dan het Noord-Hollands Kanaal, dus wie dat laatste maar saai en oninteressant vond, doet er goed aan hier af te buigen. Ook wie van Den Helder door een landelijke omgeving naar Medemblik wil, kan, door eerst een stukje terug te varen over het Noord-Hollands Kanaal, deze route nemen, mits de kruiphoogte niet groter is dan 2 meter en 90 centimeter. We zullen het Kanaal Stolpen-Schagen-Kolhorn dan ook in hoofdstuk 2.4 als alternatief voor de rechtstreekse route van Den Helder naar Medemblik verder bespreken. Op dit moment vervolgen wij onze reis gewoon over het Noord-Hollands Kanaal, richting De Kooy en Den Helder.

Het dorp 't Zand is het laatste dorp dat we passeren vóór Den Helder. Het heeft, behalve een brede havenkom, wat winkeltjes, een aardige gevelwand en de rust van de verlossing van de nu om het dorp heen geleide provinciale weg; veel nachtleven zal het overigens niet hebben. Net benoorden het dorp is de Zijperschutsluis of Kolksluis een voorbeeld van verwarrende naamgeving. Het betreft een keersluis met eb- en vloeddeuren, waarin zeker niet geschut kan worden, stomweg omdat er geen kolk is. Waarom het ding dan toch Zijperschutsluis of kolksluis moest heten, is mij een raadsel!

Boven de sluis passeren we voor de tweede keer een verzameling windmolens. Aan onze linkerzijde is de kustlijn, nu tot en met de vuurtoren van Den Helder/Huisduinen, te zien. Aan de stuurboordzijde passeren we de nieuw gegraven Kooijhaven, een vierkant bassin in het kaarsrechte kanaal.

Vorbij de Kooybrug, bij de samenkomst van het Noord-Hollands Kanaal en het Balgzandkanaal - waarlangs we later naar Medemblik zullen varen - is het depot van stortsteen voor de oeverbeschoeiingen van Rijkswaterstaat. Grote bergen keien liggen op de stuurboordoever opgestapeld. De Nieuwe Kooybrug heeft inmiddels de vroegere beruchte ophaalbrug vervangen, waar zowel het wegverkeer als de scheepvaart behoorlijke vertragingen kon oplopen. De Nieuwe Brug is een

doelmatig bouwwerk, hoog genoeg om de meeste schepen door te kunnen laten en voor de nog hogere kan de brugklep vanaf de Kooysluis op afstand worden bediend.

Het laatste pand van drie kilometer voert tussen hoog bedijkte oevers, waar aan de stuurboordzijde soms hekken van militaire terreinen en petrochemische installaties te zien zijn, naar de stad Den Helder. Bij een petrochemische laad- en losplaats houden twee 'bellenblaasmachines' onder water aan weerszijden van de afgemeerde schepen eventuele ontsnappende chemicaliën tegen, vermoedelijk door een gas door het water te blazen waarmee de chemische stoffen reageren tot een onschuldige stof. De bellensporen die over de volle breedte van het kanaal opborrelen doen zoiets althans vermoeden. Aan bakboord ligt de landingsbaan van Den Helder Airport, het vliegveld dat door de marine en door de kustwacht wordt gebruikt en waarvandaan ook de reddingshelikopters opstijgen.

In Den Helder loopt het Noord-Hollands Kanaal vanzelf uit in de Binnenhaven, de middelste van de drie havenbekkens die hier pal naast elkaar liggen: aan de westzijde de industriehaven met de Spoorgracht die de stad inloopt, middenin dus de Binnenhaven, en aan de oostzijde het Nieuwe Diep met doorvaart naar de Marinehaven, de Waddenzee en het Marsdiep.

In de Binnenhaven zijn maar liefst vier jachthavens, er is dus altijd wel gelegenheid tot vastmaken voor de nacht, om-te voet, dat is gemakkelijker dan per schip in deze havenstad - de havens te bekijken en door de stad te wandelen, of langs de zee. In het voormalige Zee-dok is sinds enkele jaren de Jachthaven Willemsoord geopend, die via de Binnenhaven en het Boerenverdriet bereikt kan worden. Ook de gracht die het voormalige Willemsoord, met midden daarin de genoemde jachthaven, omringd biedt een aantal aanlegmogelijkheden. Vanuit die wateren kan men langs twee wegen in de Nieuwe Haven komen: terug en dan via de Koopvaardersschutsluis naar de Nieuwe Haven, óf vanuit Jachthaven Willemsoord door de Zeedoksluis rechtstreeks. Eenmaal 'buiten' kan men bijvoorbeeld de nacht doorbrengen op het eiland Texel. Men moet dan wel over goede waterkaarten en een zee-klaar schip beschikken evenals over getijdetafels, stroomatlassen, navigatie-instrumenten, communicatiemiddelen en reddings-materiaal! Voor de meeste watersporters zal een overnachting in de binnenhaven aan te bevelen zijn.

2.4 Den Helder - Medemblik: een oud kanaal door nieuw land

Twee wegen staan open voor degene, die 'binnendoor' van Den Helder per boot naar Medemblik wil, of eigenlijk zelfs drie, plus de route 'buitenom' die over de Waddenzee en de Lorentzsluizen en het IJsselmeer gaat. De binnen-routes zijn: Den Helder-Amstelmeer - Waardkanaal - Medemblik, of Den Helder - Amstelmeer-Slootvaart - Medemblik, of Den Helder - Schagen - Kolhorn-Medemblik. De laatste route is ook de verkorte route voor degene die Den Helder niet wil aandoen, maar gelijk vanuit het Noord-Hollands Kanaal over het Kanaal Stolpen-Schagen-Kolhorn naar de Wieringermeer wil varen. We beginnen met de beschrijving van de kortste weg.

Een kleine drie kilometer over het Noord-Hollands Kanaal terugvarend komen we bij de splitsing bij De Kooy, waar aan onze bakboordzijde de schutsluis De Kooy de invaart tot het Balgzandkanaal blokkeert en niet zomaar. In deze sluis worden de eb- en de vloeddeuren, die aan beide zijde van de kolk aangebracht zijn, gelijktijdig gesloten, om de een of andere reden: zou het kunnen zijn dat de onderlinge waterstanden zo snel kunnen variëren dat nog tijdens een schutting de hoogteverschillen negatief worden? Het is onvoorstelbaar, maar lijkt toch de enige verklaring voor dit vreemde fenomeen. In de binnenvaart wordt deze schutmethode aangeduid als 'schutten met vierkant gezette deuren'.

Als we eenmaal door de sluis zijn, strekt het zes kilometer lange en erg brede Balgzandkanaal zich als een kaarsrechte streep voor ons uit, tot aan de Balgzandbrug, waar het kanaal in het Amstelmeer uitkomt. De schuine oevers zijn met stenen en betonnen beschoeiing versterkt, bakboord torent de hoge Deltadijk tussen het kanaal en de Waddenzee, stuurboord de binnendijk met de provinciale weg naar Den Oever. De perspectieflijnen van beide dijken komen bij de Balgzandbrug bijna bij elkaar, zó recht is het kanaal en zo saai ook; de grazende schapen links en de razende auto's rechts kunnen de aandacht niet lang vasthouden.

De Balgzandbrug is de plaats waar het kanaal in het Amstelmeer uitmondt. Vroeger was dit meer een deel van het Amsteldiep, een geul in de Waddenzee; een dijk, dezelfde die het Balgzandkanaal van het Balgzand heeft afgescheiden, scheidt nu het Amstelmeer van het Amsteldiep en verbindt het voormalige eiland Wieringen met het vasteland rond Den Helder.

Onmiddellijk stuurboord uit, net na de Balgzandbrug, ligt de invaart van de Van Ewijcksluis, een piepklein sluisje van nog geen spitsenformaat: 33 meter lang is het slechts en erger nog, de brug erover is slechts 1 meter hoog! Gelukkig kan de brug geopend worden. Het sluisje geeft toegang tot de Van Ewijcksvaart, tot het Hoge Oude Veer en tot de Ooster Egalementsloot of de Grote Sloot, welke beide laatste in het Kanaal Stolpen-Schagen uitkomen. Oudesluis en Anna Paulowna zijn voor schepen van minder dan 30 meter lang en 1 meter hoog bereikbaar langs deze kleine, pittoreske vaarroute, die nog dateert van vóór de inpoldering van de Wieringermeer. De meestal openstaande Van Ewijcksluis herkent men, door de eb- en vloeddeuren in de hoge sluiskade, onmiddellijk als een oude, solide zeesluis.

Het Amstelmeer opvarend merkt men al snel dat er met de bebakende geul niet gespot moet worden. Aan bakboord groeien grote rietvelden in het water buiten de geul en even verderop steekt een groot rotsblok nog juist boven water uit. Daarop stoten in volle vaart zou menig schip zinkende krijgen! Het is dus zaak de boeien in dit meer goed in de gaten te houden.

De driehoek die wordt gevormd door de Balgzandbrug, de invaart in het Waardkanaal en de invaart in de Slootvaart bij De Haukes, wordt in de bebakening gevolgd: een driehoek van boeien geeft het bevaarbare water aan, en zolang men niet buiten de zijden van de driehoek komt, hoeft men niet te vrezen aan de grond te lopen. Als de bebakening er niet zou zijn, zou het vanaf de Balgzandbrug bijna ondoenlijk zijn de ingang naar het Waardkanaal te ontdekken, omdat deze ingang geheel schuilgaat achter de langgerekte dijk die de zuidzijde van het Amstelmeer vormt.

De Haukes, en de invaart naar de Slootvaart, is beter te zien. Pal naar het oosten en net ten zuiden van het oude eiland Wieringen, is het 't verste punt op het Amstelmeer. Via de sluis bij De Haukes en die bij Slootdorp wordt men in twee etappes naar het diepe niveau van de Wieringermeerpolder geschut, om via de lange rechte en saai Slootvaart Middenmeer te bereiken. Wij zullen datzelfde Middenmeer bereiken via het Waardkanaal en de Westfrieze Vaart (zie verderop in dit hoofdstuk). Wie de groene boeien aan de zuidkant aanhoudt, wordt vanzelf naar de verborgen ingang van het Waardkanaal geleid.

Bij die tocht naar het Waardkanaal wordt pas goed duidelijk hoe moeilijk het in deze streken is om oud en nieuw land van elkaar te onderscheiden. Is de Anna Paulownapolder nu nieuw of oud? Waar begint het land van vóór de grote inpolderingen en welke polders horen daar nog wel bij en welke niet meer? Het onderscheid blijkt moeilijk te maken. De kust van Anna Paulownapolder ziet er net zo recht, regelmatig en nieuw uit als de (nieuwe) dijk van de Wieringermeerpolder die de bakboordkant van de invaart naar het Waardkanaal vormt. Dat kanaal ligt namelijk tussen de (oude) Anna Paulownapolder en de (nieuwe) Wieringermeerpolder in, althans tot aan de Pishoek, een driehoekig meertje, waarvan de weinig verheffende naam meer vreselijks suggereert dan het vriendelijke water verdient. Maar zelfs voorbij de Pishoek, waar de rechteroever door de Zijpe- en Hazepolder (die nog ouder is) wordt gevormd, is duidelijk dat het landwinnen in deze streek niet iets van de laatste eeuwen is, maar al vanaf de middeleeuwen aan de gang is. We kunnen nog wel onderscheiden welke landwinningsperiodes van de laatste decennia zijn, maar precies aangeven welk land uit welke periode dateert, vereist al specialistische deskundigheid!

Hoe dan ook, wij varen tussen het oude land aan stuurboord en het nieuwe land aan bakboord het Waardkanaal op, om negen kilometer lang, slechts onderbroken door de brug en bebouwing van Nieuwesluis, tussen dijk en rietkraag te varen in de absolute rust en eenzaamheid van deze scheiding van tijdperken. Wie de stilte en de verlatenheid zoekt, zal zich hier in zijn element voelen. Over de dijk van het oude land kijkt niemand heen, daar is hij te hoog voor. Het riet dat het nieuwe land

aan het oog onttrekt, is op veel plaatsen tientallen meters breed en scheidt het kanaal van de oever, waarvan men de plaats slechts kan vermoeden, maar zelden echt kan zien! Dat duurt zo, negen kilometer in totaal, vanaf de Ulkesluis, een openstaande keersluis die de invaart vanaf het Amstelmeer vormt, tot aan de Waardbrug. Het enige waarvoor men beducht moet zijn is de bebakening aan de westzijde, waar groene steekbakens de plaatsen aangeven waar de oever van het oude land door ondiepten verraderlijk is.

Zodra we de Waardbrug gepasseerd zijn, bevinden we ons op een viersprong van waterwegen: het Waardkanaal stroomt hier samen met het Kanaal Schagen-Kolhorn (althans met de verlenging daarvan, het Kolhornerdiep), het Groetkanaal (dat geen doorgaande vaarverbinding meer vormt) en de Westfriese Vaart.

Op dit punt komt de andere route van Den Helder naar Medemblik, via het Kanaal Stolpen-Schagen-Kolhorn, met de route via het Balg. zandkanaal en Waardkanaal samen. Degenen die de eerstgenoemde route varen, zijn ofwel bij Stolpen gelijk rechtsaf geslagen, Den Helder schrappend uit de route, of ze zijn van Den Helder af eerst tot Stolpen terug gevaren over het Noord-Hollands Kanaal, om net voorbij de Stolperbrug naar bakboord te draaien en onder de Stolperophaalbrug het kleine kanaaltje op te varen. De rietaanplant in beide oevers maakt deel uit van de oeverbeschoeiing, hetgeen het aanzien van de vaart veel landelijker en pittoresker maakt dan dat van het Noord-Hollands Kanaal. De verschillende hoogten van de oeverbedijking volgen de polderprofielen. Daar waar het kanaal de begrenzing van (delen van) de Zijpe- en Hazepolder vormt, is de dijk hoog en massief; waar het oude land weer boven het oorspronkelijke waterniveau ligt, is de dijk laag of zelfs afwezig en kijkt men ver over het omringende land uit, zoals bij Lagedijk (what's in a name?).

Bij Schagen is een gemeentehaven aangelegd voor vrachtschepen. Pleziervaart kan achterin het oorspronkelijke havenkanaal aanleggen in de Recreatiehaven Schagen. Daarvandaan is het centrum op loopafstand.

Het Schagerkanaal (het deel van Stolpen naar Schagen) mag dan nog twee ophaalbruggen hebben, het Schagerkoggekanaal (het deel van Schagen naar Kolhorn) moet het met vaste bruggen doen. Hier hebben ze een hoogte van 2,90 meter en bijna allemaal dubbele doorvaartopeningen, zodat tegenliggers gelijktijdig de smalle openingen kunnen nemen.

De sluis voor Kolhorn heet de Molenkolksluis. 's Zomers wordt hij bediend, maar buiten het seizoen moet men de sluiswachter van de Braaksluis (in het kanaal Alkmaar-Kolhorn) laten komen, door minstens een uur van tevoren te bellen naar een telefoonnummer. De Molenkolksluis heeft behalve de sluiswachter nog iets met de Braaksluis gemeen: de sluisdeuren die als roldeuren, hangend aan rails, open en dicht rollen, zijwaarts de kolk in en uit. Blijkbaar een typisch fenomeen voor deze streek. Het restant van het kanaal heet het Kolhornerdiep en was vroeger getijdewater, waar eb en vloed van de Zuiderzee vrij spel hadden. De hoogte van de kadedijken wijst daar nog op. In het dorp, waar een kerktoren met een extreem slanke spits de mogelijkheid biedt om vanaf het torenterras over de streek uit te

kijken, zijn afmeermogelijkheden voorbij de brug, aan beide zijden van het kanaaltje. Alleszins de moeite waard om dit zeer oude Zuiderzeehaventje eens goed te bekijken en te speuren naar sporen en overblijfselen van de oude havengeschiedenis.

Net buiten Kolhorn verlaagt de dijk zich en verbreedt het water zich weer tot de afmetingen van een bescheiden binnenmeertje. Ooit was dit nog buitendijks land en hoogst waarschijnlijk is de keersluis die het Kolhornerdiep van de viersprong scheidt, ná de inpoldering van de Wieringermeer gebouwd, gezien het ontbreken van zee-bedijking aan weerszijden van het diep. De vaarweg naar Alkmaar, het Kanaal Omval-Kolhorn, takt naar het zuiden vanuit het Kolhomerdiep af en de vaarweg tussen die aftakking en de keersluis is, vermoedelijk wegens de ondiepe oevers, bebakend. Op de viersprong komt men weer op dezelfde route uit van degenen die het Balgzandkanaal/ Amstelmeer/Waardkanaal nemen.

Alvorens vanaf de viersprong Kolhornerdiep/Waardkanaal/Groetkanaal/Westfrieze Vaart de laatste te kunnen bevaren, moet men door de Westfrieze Sluis schutten naar het niveau van de Wieringermeerpolder en dat betekent een meter of zes zakken!

Vóór de inpoldering van de Wieringermeer, toen Wieringen nog een eilandje was, stroomde bij Kolhorn het Kolhornerdiep in de Zuiderzee uit. Dat in zo'n met zeearmen doorvlochten gebied als West-Friesland nog riviertjes ontstonden, kwam door het veen, waaruit veel water sijpelde dat zich bij eb een weg zocht naar zee. De meeste IJsselmeerhavens zijn ontstaan doordat in deze riviertjes dammen werden gelegd om het achterland bij vloed tegen het water te beschermen. Namen als Edam, Schardam en Durgerdam, maar ook Andijk, Onderdijk en Oosterdijk herinneren daar nog aan. Aandachtige beschouwing van de waterkaart van deze streek toont duidelijk welk gedeelte van het huidige West-Friesland vroeger tot de Zuiderzee behoorde. Zelfs de contouren van het eiland Wieringen zijn nog duidelijk herkenbaar. Kolhorn, en het verder westwaarts gelegen Schagen, liggen op het 'oude land, hoewel de beide dorpen vroeger ook omringd waren door watertjes, veenplassen, zeearmen en moerassen.

Van de duinenrij ten noorden van Petten tot aan de vroegere Zuiderzee is geen vierkante meter grond gedurende meer dan drie eeuwen achtereen droog geweest. Namen als Polder het Koe gras bij Den Helder, Anna Paulowna Polder en Zijpe- en Haze Polder geven al aan, dat het ook ten westen van Kolhorn moeilijk was de voeten droog te houden, en namen als Nieuwesluis en Oudesluis en (verder naar het zuiden) Verlaat, geven aan dat door de tijden heen in deze omgeving veel menselijk ingrijpen nodig is geweest om de strijd tegen de zee en het water te blijven winnen.

Hoe dan ook, sedert de drooglegging van de Wieringermeer zit men hier midden in het droge land en zijn de vier vaarten op de viersprong de enige wateren in de verre omgeving. Gebleven is het hoogteverschil tussen het oude land en de voormalige zeebodem: zodra men in de Westfrieze Sluis heeft vastgemaakt (let op: zonder knopen of steken!) zakt het water in de kolk in een verrassend tempo en

een kleine vijf minuten later ligt men tussen metershoge natte muren naar een klein stukje lucht te kijken. De touwen moet men ofwel overzetten naar steeds lagere bolders, of men moet, door middel van lange lijnen en altijd met de lus op de boot, ervoor zorgen de lijn van beneden af los te kunnen maken. Eenmaal beneden aangeland is er namelijk geen denken meer aan dat men de lus van een bolder los zou kunnen gooien, tenzij men de jarenlange oefening van een binnenschipper heeft. Als de twee enorme deuren aan de lage kant van de sluis opendraaien, ziet men van de deuren aan de hoge kant slechts de drempel, met daarboven de twee nietig schijnende deurtjes die het water van het Waardkanaal en het Kolhornerdiep buiten houden. Een imposant gezicht!

De flauwe bocht waarin de Westfriese Sluis gelegen is, onttrekt de lange rechte lijn van het eerste deel van de Westfriese Vaart eerst nog aan het gezicht, maar na een paar minuten al ligt de hele liniaalrechte vaart tot aan Middenmeer voor ons. Wie van de kaart heeft afgeleid dat aan de horizon de huizen van Middenmeer zichtbaar zouden zijn, komt bedrogen uit, want slechts het torentje van de kerk slaagt erin boven het hoge, dichte geboomte uit te komen, de rest van het dorp gaat ook als men er vlak langs vaart) geheel schuil achter dicht gebladerte. Men waant zich eerder in een bos dan in een poldervaart-met-dorp.

Bij Middenmeer komt de Westfriese Vaart samen met de Wieringerwerfvaart (die doodloopt) en de Slootvaart. Deze laatste vaart vormt de tweede verbinding tussen het Amstelmeer en Middenmeer voor schepen die korter zijn dan 33 meter en 15 centimeter, zijnde de lengte van de Slootsluis. Vanaf De Haukes (aan de oostkant van het Amstelmeer) komt men via de Haukessluis en de Slootsluis, in twee trappen dus, via de Schagerbrug in de Westfriese Vaart uit. Dit is een kortere verbinding tussen het Amstelmeer en dit punt in de Westfriese Vaart.

Veel variatie biedt de Westfriese Vaart verder niet. Behalve de drie bochten die het kanaal telt, en de achter genoemde bossen schuilgaande huizen van Middenmeer, passeert men bij het varen over dit zestien kilometer lange kanaal welgeteld twee bruggen: een beweegbare en een vaste. Pas na de splitsing vlak voor Medemblik, waar het bevaarbare kanaal naar stuurboord en het afwateringskanaal rechtdoor gaat (naar het gemaal Lely), begint het weer spannend te worden. We naderen daar de Overlekersluis en de Westerhavensluis, die ons in twee trappen naar het niveau van het IJsselmeer moeten 'optillen'.

De skyline van Medemblik vanuit de Westfriese Vaart is overigens zeer fotogeniek. De huizen, kerken en gebouwen (waaronder het bizarre stadhuis met zijn zeer hoge schuine dak) steken door hun hoge ligging heel typisch af tegen de lucht. Vooral bij nevelig weer heeft het stadje iets spookachtigs, dat fraaie fotografische effecten kan geven voor de kundige fotograaf.

Vroeger, vóór de inpoldering, lag Medemblik op een naar het noorden in de Zuiderzee uitstekende landpunt. De omtrekken daarvan zijn op de waterkaart nog te zien aan het verloop van de zeedijk, die vanaf het gemaal Lely in zuidwestelijke richting afbuigt tot de plaats waar nu de Overlekersluis zich bevindt. Vandaar liep de kustlijn langs de huidige verbinding Medemblik-A10, dus net ten noorden van

Opperdoes en vanaf de huidige oprit naar de A10 in pal westelijke richting tot voorbij Aartswoud, waar de kust naar het noorden (richting Kolhorn) afboog. Nu ligt op de plaats waar het kanaal deze oude kustlijn kruist, de eerste stap omhoog naar het IJsselmeerpeil.

Bij het binnenvaren van deze Overlekersluis vaart men door tot aan de drempel van de hoge deuren. Immers, als de kolk zich vult, stijgt ons schip en het is daarbij zaak niet meer onder de brug te liggen, die over de lage deuren gebouwd is. Als ons schip hoger is dan de brug, worden we ertegenaan geduwd en zou het kunnen ondergaan omdat het niet meer kan meestijgen met het water!

Gek genoeg is het omhoog schutten (opschutten) minder eng en bedreigend dan omlaag schutten (afschutten). Immers, we stijgen mee met het water, er kan relatief weinig fout gaan met touwen en lijnen, en al zou er iets fout gaan, dan zal in negen van de tien gevallen het stijgende water de lijn van zijn bolder afhalen. Zaken als blijven hangen aan de bolders komen bij omhoog schutten vrijwel niet voor en ook de sluisdrempel vormt geen risico voor de schroef en het achterschip. Al met al een ontspannen bezigheid, dat omhoog schutten.

Na de Overlekersluis zitten we gelijk in Medemblik, zij het dan in een industriële buitenwijk ervan. Met een ruime bocht draait het vaarwater naar bakboord, om nog geen kilometer na de Overlekersluis bij de Westerhavensluis uit te komen, waar we de resterende meters verschil met het IJsselmeerpeil zullen stijgen.

De reden van het omhoog schutten in twee trappen (in plaats van de ene trap van de Westfriese Sluis) is gelegen in het peil van de binnenwaterverbinding met Enkhuizen via de Kleine Vliet, Grote Vliet, Narrevliet en Kadijk. Het eerste deel van deze verbinding ligt enkele meters lager dan het IJsselmeerpeil, maar enkele meters hoger dan het Wieringermeerpeil; het laatste gedeelte van de verbinding (inclusief de afgesloten binnenwateren bij Enkhuizen) ligt weer aanzienlijk lager dan het eerste deel, zodat in de Kadijk nog een schutsluis gepasseerd moet worden. Overigens is deze verbinding slechts bevaarbaar met kleine scheepjes tot maximaal 1,50 meter hoog, 3 meter breed en minder dan 80 centimeter diep. De grote hoeveelheid vaste bruggen, de beperkte vaarbreedte en -diepgang, én de overhaal in Broekerhaven, die de enige verbinding vormt met het Markermeer, maken deze verbinding ongeschikt voor de pleziervaart, tenzij men specifiek de langs deze vaart gelegen plaatsen wil bezoeken.

Terug naar Medemblik. De Westerhavensluis heeft de brug aan de hoge kant van de kolk, zodat het daar juist zaak is ver genoeg van de drempel (en de brug) weg te blijven om bij het stijgen niet onder de brug klem te komen zitten. Als de hoge deuren openzwaaien, vaart men met een scherpe stuurboordbocht de Westerhaven in, de jachthaven van Medemblik, fraai gelegen in een met typische huisjes omringde kom. Vanuit de Westerhaven zijn via de Kwikkelsebrug de Middenhaven, de Oosterhaven en de Pekelharinghaven bereikbaar, alsmede het IJsselmeer.

Alle havens in Medemblik munten uit door hun goede voorzieningen, hun rustige ligging en de nabijheid van het stadscentrum; wat havenaanleg betreft kan menige

stad in Nederland nog wat leren van Medemblik. Het weer uitgraven van de in de jaren zestig gedempte Pekelharinghaven getuigt van een groot economisch inzicht in de mogelijkheden van de watersport en van politieke daadkracht die in Nederland helaas nog zeldzaam is. Hadden aan de heropening van de Overijsselse kanalen en het Apeldoorns Kanaal maar zulke voortvarende mensen gewerkt...

Als we vastgeknoopt hebben in een van de havens, wordt het tijd om dit oude Zuiderzeehaventje aan een nader onderzoek te onderwerpen. Een bezoek aan het Kasteel Radboud is daarbij logisch, evenals een blik op het vreemde stadhuis en het ernaast gelegen stationnetje van de Stoomtram Hoorn-Medemblik, waarmee men in het seizoen nog enkele malen per dag naar Hoorn kan reizen. Minder bekend, maar even mooi, is de wirwar van straatjes rond de protestantse kerk. Het Bagijnhof en de eromheen gelegen steegjes en hofjes duiden op een diep religieuze gemeenschap die hier ten tijde van de reformatie gewoond moet hebben, en de planologie die bij die tijd en cultuur hoort, is nergens zo duidelijk herkenbaar als hier. Hier herkent men ook de laaggelegen stadswateren. Bijvoorbeeld het Achterom, dat op het niveau van de Kleine Vliet ligt, meters lager dan de havens. Ook de visafslag aan de Middenhaven, de bebouwing langs de havens zelf en de havenpieren en -dijken aan de IJsselmeerkant hebben hun eigen bekoorlijkheid en zijn een flinke wandeling meer dan waard.

Na een dergelijke wandeling kan men zich nog op het inkopen en foerageren storten. Daartoe leent de Nieuwstraat, de winkelstraat die van de Kwikkelsebrug helemaal doorloopt tot aan het stadhuis, zich uitstekend: zowel levensmiddelen als kleding, boeken, kaarten, scheepsbenodigdheden, vissersbenodigdheden, alles is er in overvloed verkrijgbaar. Ook voor de varensgezelschappen die zich na dagen aan boord weleens in een goed restaurant willen laten verwennen, biedt Medemblik soelaas. Enkele uitstekende restaurants in de winkelstraat en langs de havens bieden voldoende keuze en variatie om eenieder tevreden te stellen.

Wat iedereen die de Noord-Hollandse binnenwateren bevaart zeker moet doen als het weer mooi en stabiel is, is het maken van een tochtje over het IJsselmeer ten oosten van Medemblik. Deze hoek van de voormalige Zuiderzee is een van de minst gevaarlijke, gezien de doorgaans ruime diepgang en de goede beschutting tegen zuidwestenwind, die hier wordt gevormd door de naar Enkhuizen wijzende landpunt. Overigens, zelfs in deze hoek van het IJsselmeer blijft het zaak tevoren de weerberichten te bellen en zich ervan te vergewissen dat het schip zee-klaar en betrouwbaar is. In ieder geval moeten noodsignalen worden meegenomen om in geval van problemen zijn aanwezigheid op het buitenwater kenbaar te kunnen maken, of u moet een mobiele telefoon of een goed werkende marifoon hebben, waarmee in noodgevallen contact met de wal kan worden opgenomen via de kanalen 10 (normaal nautisch verkeer) of 16 (noodkanaal), of met de havendienst van Medemblik via kanaal 9.

Bij mooi weer en zonneschijn is een zwempartijtje op het IJsselmeer een aangename afwisseling. Wel moet u ervoor zorgen bij de minste onzekerheid over het verloop van het weer en de wind 's avonds weer in de haven af te meren. Buitengaats overnachten kan in feite alleen bij uitzonderlijk stabiele windstilte en

dan nog alleen als er geen risico van slecht zicht bestaat. Daarbij zijn dan de juiste ankertekens, bol en licht, en een goede radarreflector onmisbaar. In alle gevallen verdient het voor de minder ervaren schipper aanbeveling voor het donker in de haven terug te zijn. En de haven van Medemblik heeft ook genoeg te bieden om die aanbeveling op te volgen.

2.5 Medemblik - Kolhorn - Alkmaar: Westfrieze Vaart, Niedorpervaart, Langedijkervaart en Kraspolderkanaal

Vanaf Medemblik moeten we eerst een stuk op onze schreden terugkeren, door de Westfrieze Vaart naar de Westfrieze Sluis net ten westen van Kolhorn, daar waar de viersprong van Westfrieze Vaart, Waardkanaal, Groetkanaal en Kolhornerdiep de hoge kant van de sluis vormde. Op die viersprong, waar we op de heenweg uit het Waardkanaal komend de sluis ingevaren zijn, varen we nu vanuit de sluis rechtdoor door de keersluis het Kolhornerdiep in, vanwaar uit men een mooi uitzicht op het oude dorp Kolhorn heeft. In feite is het Kolhornerdiep de voormalige buitenhaven van Kolhorn aan de Zuiderzee.

Net voor Kolhorn gaan we bakboord uit om het kanaal Omval- Kolhorn op te varen. Dit kanaal bestaat in feite uit een drietal kanalen, de Niedorpervaart, de Langedijkervaart en het Kraspolderkanaal, samen de verbinding tussen Alkmaar en Kolhorn vormend. Schepen lager dan 2,90 meter kunnen in feite ook rechtdoor, om via Kolhorn, het Schagerkoggekanaal (ook wel Kanaal Schagen-Kolhorn genoemd) en het Schagerkanaal (ook wel Kanaal Stolpen-Schagen genoemd) het Noord-Hollands Kanaal te bereiken bij Stolpervlotbrug. Alle schepen die hoger zijn, zijn echter op de rechtstreekse verbinding met Alkmaar aangewezen, die voor een hoogte van 3,70 meter bevaarbaar is. Is men nog hoger, dan zit er niets anders op dan helemaal via Den Helder terug te varen zoals we gekomen zijn.

De vaarten in dit gebied zijn bijna allemaal oude boezemwateren van de eromheen gelegen polders of waarden of ambachten: de Heerhugowaard en de Geestmerambacht, bijvoorbeeld. Alleen het eerste stuk van dit kanaal voert door relatief hoog gelegen land, waar dorpjes als Lutjewinkel en Nieuwe Niedorp bijna letterlijk het hoofd boven water probeerden te houden sinds de oude dagen van de Zuiderzee. Relatief hoog betekent in dit verband: niet meer dan enkele decimeters beneden zeeniveau, ten gevolge van de vervening en de winning van turf, die ook hier in grote mate heeft plaatsgevonden. Ook in deze streken werd het land bemalen om het overtollige water kwijt te raken en in sommige gevallen werd het boezemwater met eb-sluizen geloosd, zoals ook uit het Kolhornerdiep. Maar verder naar het zuiden moesten er molens aan te pas komen om het water terug in de zee te krijgen.

Over het Kanaal Omval-Kolhorn (of Alkmaar-Kolhorn, zoals het in veel gidsen heet) zijn tientallen jaren geleden alle bruggen gestandaardiseerd tot een hoogte van 3,70 meter: daarvan stammen de bijzonder lelijke betonnen overspanningen die op regelmatige afstanden de beide oevers met elkaar verbinden. Boven de lage deuren van de Braaksluis, die we net een kilometer bezuiden Kolhorn passeren, hangt dan ook als waarschuwing een rood-wit gestreepte balk die de hoogte van al die vaste bruggen aangeeft. Behalve de spoorbrug bij Heerhugowaard en de Kraspolderbrug (de laatste brug voor de uitmonding in het Noord-Hollands Kanaal bij Alkmaar) zijn alle bruggen vast. De namen van de bruggen zijn in vreemde, wat Duits aandoende letters op witte borden aangegeven.

Tot aan de samenvloeiing met de Langedijkervaart bij Het Waartje slingert de

Niedorpervaart zich door een wat slaperig, weids landschap, waarin aan de einder altijd kerktorens te zien zijn, en waar de kleuren van de gewassen over vele kilometers dezelfde zijn, om dan plotseling weer sterk te contrasteren met de vele volgende kilometers van weer een ander gewas. De smalle landwegen die af en toe over de betonnen bruggen lopen, worden zelden door veel verkeer gebruikt en het is hier dan ook aangenaam toeven voor rustzoekers, liefhebbers van het platteland en natuurvrienden. Af en toe passeert men een camping, een zijkanaaltje (die allemaal doodlopen behalve de Westerlangereis en de Boomerwaal, beide vlak bij Verlaat in de vaart uitmondend) of een dorp (zoals De Weere, Winkel en Nieuwe Niedorp). Het gestage voortkabbelen door dit verstilde deel van Nederland is een genoegen op zichzelf.

Bij een complexe kruising van vaarwateren die Het Waartje of Het Waardje wordt genoemd, komen de Niedorpervaart en de Langedijkervaart in een lange bakboordbocht bij elkaar. De alle kanten op wijzende, veelal dode, kanaalarmen leveren hier het vreemde schouwspel op van overal boven het koren uitstekende scheepjes, die lukraak links en rechts in het landschap gelegd lijken. Men kan vanaf dit punt via de Ringsloot en de Boomerwaal een cirkel varen als afwisseling van de verbinding met Alkmaar, of men kan naar Dirkshorn en Stroet varen, waar de Ringsloot uitmondt in een klein binnenmeertje; de scheepshoogte moet dan wel lager dan één meter zijn, vanwege de vaste bruggen!

Bij Het Waartje liggen de aan elkaar gegroeide dorpen Oudkarspel, Noord-Scharwoude, Zuid-Scharwoude en Broek op Langedijk, samen vormend de gemeente Langedijk, waarnaar deze vaart is genoemd. In Broek op Langedijk kan men door het oude sluisje naar het Oosterdel varen, en naar de museum-vaarveiling: een oude groenteveiling waar de waren met vletten werden aangevoerd en dwars door het drijvende veilinggebouw werden gevaren. Daar konden aspirant-kopers de waren in het voorbij-bomen bezien, waarna ze, verkocht, door diezelfde kopers per boot weer verder konden worden vervoerd. De veiling functioneert nu nog, zij het dan in stand gehouden als museum. Het sluisje wordt overigens slechts gedurende enkele uren per dag bediend.

De Roskamsluis, die vlak na Het Waartje in de Langedijkervaart ligt, heeft met de Braaksluis en de Molenkolksluis bij Kolhorn de hangende sluisdeuren gemeen die door middel van een hydraulisch systeem aan rails over de sluisopening gereden worden, zoals rollende schuurdeuren van boerderijen aan rails worden open- en dichtgerold. Dit sluisstype is voor zover mij bekend uniek in Europa, alleen deze drie sluizen zijn met zulke deuren uitgerust; slechts de 'Barrage-Ecluse' van de Libron in het Zuid-Franse Canal du Midi heeft deuren, die volgens hetzelfde principe open- en dichtgaan, en die sluis stamt uit 1680! Hoe dit sluisstype in de Niedorper- en Langedijkervaart terecht gekomen is, is mij niet bekend.

Bezuiden Broek op Langedijk moeten we de spoorbrug in de lijn Alkmaar-Hoorn passeren, die wat lager is dan de vaste bruggen. Een belleknop op een remming biedt de mogelijkheid om de brugwachter (die in het station van Heerhugowaard zit, twee kilometer verderop) van uw aanwezigheid op de hoogte te stellen. Zodra de treinenloop het toelaat wordt de hefbrug geopend, waarna de doorvaart naar

Alkmaar vrij is.

Schepen lager dan 2,70 meter kunnen bij Oudorp, net voor Alkmaar, de Hoornse Vaart nemen, stuurboord uit op de viersprong. Een weg wijzer wijst daar naar Alkmaar en een vrij brede vaart voert van de kruising naar de eerste vaste brug (van 2,70 dus), en verder langs de molengang van vier identieke oude windmolens op de bakboordoever, naar de eigenlijke doorvaart door Oudorp-West en Alkmaar.

Deze route is geknipt voor wie van nauwe doorvaarten houdt. Hoe dichterbij het centrum van Alkmaar komt, hoe meer beide oevers elkaar naderen en hoe voller het bovendien komt te liggen met jachtjes, weekendschepen en zelfs woonschepen! Nét als men begint te denken dat het nu toch echt niet meer smaller moet worden, verschijnt het piepkleine brugje onder de parallelweg aan het Noord-Hollands Kanaal in beeld. Onder een krappe 2,70 meter door, komt men net benoorden de Friese Brug in het Noord-Hollands Kanaal uit, op de plaats waar goed aangelegd kan worden om in Alkmaar te blijven (tussen de Friese Brug en het Havenkantoor, of, minder rustig, tussen de Friese Brug en de Texelse Brug).

Hogere schepen moeten op de viersprong bij Oudorp rechtdoor, om via het Kraspolderkanaal (dat slechts twee kilometer lang is) en door de beweegbare Kraspolderbrug (die ook al op afstand wordt bediend) bij Omval in het Noord-Hollands Kanaal te komen. Het Kraspolderkanaal is in feite een deel van de Ringvaart om de Schermer, zoals aan de bakboordzijde goed zichtbaar is. De lange, rechte sloten en akkers duiden onmiskenbaar op een kunstmatig aangelegde landbouwcultuur, slechts rechte lijnen, alles regelmatig, symmetrisch en even groot. Het heeft zo zijn eigen soort schoonheid, dit landschap. De grote diepte waarop het ligt, is eveneens opvallend. Het is duidelijk dat we hier met een voormalige meer-bodem te maken hebben.

Degenen die in Alkmaar de nacht willen doorbrengen moeten, om de Alkmaarse binnenstad te bereiken, een stukje terugvaren naar het noorden. Als men Alkmaar wil overslaan gaat de reis door de Leegwaterbrug verder over een stukje Noord-Hollands Kanaal dat ook komend van Amsterdam al werd bevaren en men zou in dat geval een ligplaats voor de nacht kunnen zoeken op het Alkmaardermeer, of in een van de daaraan gelegen plaatsen (zoals Akersloot). Het meer is slechts een half uur varen van de samenvloeiing Noord-Hollands Kanaal - Kraspolderkanaal verwijderd.

2.6 Alkmaar - Amsterdam: het oude, oostelijke alternatief

Van Alkmaar kan men natuurlijk Amsterdam bereiken langs dezelfde weg waarlangs wij gekomen zijn, via de Zaan. De meeste grotere schepen kiezen deze route, omdat de bruggen en sluizen groot genoeg zijn om schepen van de Klasse IV' (80 x 9,50 meter) door te laten. De meeste plezierjachten varen eveneens dit traject wegens de bekoring van de Zaan en de Zaanse Schans. De meeste zeiljachten ten slotte kiezen deze route vanwege de mogelijkheid om een deel van de afstand zeilend af te leggen, in ieder geval het deel over het Alkmaardermeer.

Toch leidde de oorspronkelijke verbinding tussen Amsterdam en Den Helder niet over de Zaan, maar over een westelijker gelegen route die langs Purmerend voerde. Het is langs deze route dat wij naar Amsterdam terugvaren. Vanaf Alkmaar voert het stuk tot aan het Alkmaardermeer ons over het kanaaldeel dat we op de heenweg ook al gevaren hebben, maar bij het meer aangekomen draaien we in plaats van het wijde water op, bakboord uit, een kanaalpand in dat letterlijk tegen het meer aan ligt: slechts een dijk scheidt het vaarwater van het Alkmaardermeer.

Pas als we de Kogerpolderbrug door zijn, net voor West-Grafdijk (waar de Schermer Ringvaart in het kanaal uitmondt), varen we weer tussen de landerijen, door wat vóór de aanleg van het kanaal Vinkenhop heette, het kanaalpand van het meer naar Spijkerboor. Hier kruist het kanaal de Knollendammervaart en volgt verder de Beemster Ringvaart, een regelmatig, fraai, maar saai pand van bijna tien kilometer, waar - voor de volledigheid - ook de Wormer Ringvaart en de Purmer Ringvaart (de laatste via de Where) in het kanaal uitmonden. Kleinere vaartuigen kunnen alle vier de ringvaarten van de beroemde vier Noord-Hollandse polders bevaren.

In Purmerend buigt het vaarwater in een brede bocht naar stuurboord op de plaats waar de Where in het kanaal uitkomt en onmiddellijk na de bocht komen we in de Purmersluis, waarmee we schutten naar het lager gelegen niveau van Waterland, waar door de vervening, de turfwinning en de inklinking van de bodem het bodemniveau zowel als het grondwater erg laag is.

Het vreemde in dit deel van Noord-Holland is, dat men van de kleine stukjes 'oud' land verwacht dat ze hoger zullen liggen dan de grond van de vier polders Beemster, Purmer, Schermer en Wormer, terwijl in werkelijkheid de oude bodem vaak zelfs lager ligt. Ook hier wordt duidelijk hoeveel moeite men zich altijd heeft moeten getroosten om de ont-turfde, ingeklonken veengebieden droog te houden!

In de sluis van Purmerend is men nog zestien kilometer van Amsterdam verwijderd. Dat laatste stuk is eigenlijk niet erg boeiend tot aan het punt waar de Trekvaart Het Schouw-Monnickendam in het kanaal uitmondt; het kanaal wordt stevast gevolgd door de provinciale weg die op de bakboordoever ligt en waarop veel verkeer met hoge snelheid (en het bijpassende lawaai) passeert. Behalve de kaarsrechte doorvaarten door De Gors, door Ipendam en door Watergang is er alleen de afwisseling van het kruisende veerpontje naar Landsmeer, dat vlak bij Het Schouw het kanaal oversteekt.

Vanaf Het Schouw verandert het karakter van de vaart ingrijpend: de rechte, regelmatige oevers worden bochtiger en grilliger, en de breedte van het vaarwater is nu eens beperkt, dan weer gigantisch; onlogische bochten op plaatsen waar stukjes dode kanaalarm rechtdoor lopen, maken dat de schipper hier moet opletten welke afslagen en richtingen hij neemt. Als na een kilometer of twee ook nog de autoweg van het kanaal afbuigt, krijgt het Noord-Hollands Kanaal een charme die men eerder bij de Vecht of de Zaan zou verwachten dan hier op zo'n onbelangrijk stuk vaarweg. Vaart men vanaf deze kant Amsterdam binnen, dan wordt deze landschappelijke schoonheid nog meer benadrukt. Hier is de bebouwing aan weerszijden eerder landelijk dan grootsteeds, zoals trouwens héél Amsterdam-Noord landelijk aandoet voor wie de zuidelijke helft van de stad kent. De bruggen die men passeert, zijn met uitzondering van een paar lelijke, splinternieuwe autowegbruggen, pareltjes van historische waterbouw. Vooral de draaibrug in Buiksloot, gelegen in een volkomen onoverzichtelijke bocht, is een fraai voorbeeld van de oude bruggen, hoewel het gebrek aan overzicht het hier broodnodig maakt geluidsseinen te geven alvorens de brugopening in te varen!

Naast de oude bruggen zijn er ook hoogstandjes van moderne architectuur. De IJdoornlaanbrug is een goed voorbeeld van deze nieuwe bruggen. De laatste kilometers van het Noord-Hollands Kanaal liggen langs de aanrijroute naar de A10 en langs de sporen van de Noord-Zuidlijn van de Metro, zodat het gedaan is met de landelijke rust en pracht. Een betonnen wal vormt de bakboordoever, waar het verkeer onophoudelijk langs raast; aan stuurboord is nog wel groen, maar daar wordt dan ook afgemeerd door 'tout Amsterdam', zodat er zelden of nooit een meter vrije ruimte is. Onder de Meeuwenpleinbrug en de Kraaienpleinbrug komen we in het rommelige laatste stukje kanaal voor de Willem I Sluizen.

De Willem I Sluizen zijn vernoemd naar koning Willem I vanwege diens onvermoeibare inzet voor de aanleg van vaarverbindingen in heel Nederland (zoals het Noord-Willemskanaal, de Zuid-Willemsvaart, maar ook vele andere kanalen, waaronder dus het Noord-Hollands Kanaal). De sluizen begrenzen het kanaal op de plaats waar dit in het Afgesloten IJ uitkomt, waar men naar het Noordzeekanaal, naar het Amsterdam-Rijnkanaal of naar de Oranjesluizen, het Buiten IJ en het IJsselmeer kan varen.

In de Willem I Sluizen kan men veelvuldig getuige zijn van het gedrang en geduw en gebots van vele pleziervaartuigen die hier allemaal bang schijnen te zijn dat ze niet op tijd geschut zullen worden; vaak gaat het fout als zo'n pleziervaarder eigenwijs is en vóór een vrachtschip de sluis in probeert te varen. De beroepsschippers behandelen zo'n scheepje soms eenvoudigweg alsof het er niet ligt. Als de pleziervaarder zich niet tijdig uit de voeten weet te maken, wordt hij gewoon weggeduwd! Hoewel dit bruut lijkt, hebben de vrachtschippers in wezen weinig keuze: de vaak lastige wind en de smalle sluis maken het manoeuvreren zo moeilijk, dat zij de geleiding van de kaden hard nodig hebben.

In de Willemsluizen (zoals ze in Amsterdam genoemd worden) schutten we omhoog, terug naar het IJ-peil dat in de rest van Amsterdam aangehouden wordt, en als we de sluis uitvaren, komen we recht tegenover het Centraal Station op het

Afgesloten IJ uit, vlak naast de Gemeentelijke IJ-ponten. We hoeven alleen het IJ schuin naar bakboord over te steken om zo weer het Oosterdok, ons uitgangspunt, te bereiken, waarmee deze tweede tocht door Noord-Holland eindigt.

2.7 Getallen en gegevens

Afstanden en vaartijden

	Afstand	Vaartijd
Amsterdam - Zaandam	9 km	1 uur
Zaandam - Alkmaar	25,5 km	3 uur
Alkmaar - Stolpen	22 km	3 uur
Stolpen - Den Helder	42 km	6 uur
Stolpen - Medemblik	28 km	4 uur
Den Helder – Medemblik	33-40 km	5-6 uur
Medemblik – Alkmaar	40 km	6 uur
Alkmaar – Purmerend	21 km	3 uur
Purmerend – Amsterdam	16 km	2 uur

Zie voor de bediening van bruggen en sluisen op deze route:

1. Het computerprogramma **PC-Navigo**;
2. De website **Vaarwegkenmerken in Nederland** van Rijkswaterstaat.

3 Van magen, meren en Muiden

3.1 Van Amsterdam naar Edam

Voor onze derde en laatste tocht in Noord-Holland varen we vanuit het vertrekpunt in het Oosterdok terug naar de Willemssluisen, en we schutten daar weer het Noord-Hollands Kanaal in, dat we tot aan Het Schouw, zo'n zes kilometer van Amsterdam, volgen in de tegengestelde richting als die in de vorige route, van zuid naar noord dus.

Genietend van onze 'uittocht' uit de stad (of liever gezegd uit het stadsdeel Noord, dat met Amsterdam beneden het IJ even weinig gemeen lijkt te hebben als Den Helder met Haarlem), slingeren we de vele bochten van dit eerste kanaalpand door, geleidelijk aan de stadsbebouwing verruilend voor weidse vergezichten over de weilanden van Waterland. Als we de vaste brug onder de Ringweg A10 door varen, lijkt het wel alsof we ergens in de provincie Friesland varen, zolang we maar niet achterom kijken!

Bij Het Schouw, een dorp van hoogstens tien huizen, dat men heel gemakkelijk over het hoofd zou kunnen zien als er aan stuurboord geen opvallend café met een terras aan het water lag, splitst de Trekvaart van Het Schouw naar Monnickendam en Edam (een hele mond vol voor zo'n smal watertje) af van het Noord-Hollands Kanaal en baant zich tussen een haag van woonschepen door een weg naar Broek in Waterland, een van die droomdorpen in Noord-Holland waarvan men het idee krijgt dat ze honderd jaar geleden in slaap gevallen zijn en een uur geleden weer wakker zijn geworden. Slingerend tussen weilanden en afwateringsloten, die allemaal lager liggen dan de vaart zelf, wordt ze gevolgd door het vroegere jaagpad, nu een geasfalteerd weggetje waarover slechts de omwonenden mogen rijden.

In Broek verbreedt de vaart zich midden in het dorp tot een grote waterplas, een soort meertje met popperige houten huisjes eromheen, die nu eens met de achterkant, dan weer met de voorkant aan het water staan. Het meertje is prachtig, maar mag niet bevaren worden door motorschepen; gelukkig maar, zo blijft het misschien mooi.

Stuurboord van het meertje buigt de Trekvaart naar de brug in de N10, een echte hefbrug, waarvan het brugdek horizontaal omhoog wordt gedrukt tot de hoogte van de vaste brug over de plaats waar de Trekvaart van het Noord-Hollands Kanaal afsplitste: immers, een schip dat hier heeft kunnen komen heeft ook die vaste brug moeten passeren, en is dus nooit hoger!

De brug is een prachtige proef op de som voor de aspirant-schipper van ieder vaartuig van enige lengte: onmiddellijk erachter buigt het kanaaltje zo scherp naar bakboord dat het zonder boegschroef een hele kluit is een lang schip 'rond' te krijgen. Een schipper draaide hier als volgt doorheen: vanaf zijn voorschip gooide

hij een tros naar de bakboordduk dalf net achter de brug, de tros werd vastgeknoopt op ongeveer een scheepslengte aan de voorbolder, zodat het schip toen het hek door de brug was om die bolder heen naar bakboord draaide; eenmaal rond werd de tros los gewipt en voort ging de reis. Het klinkt zo gemakkelijk, maar het heen en weer lopen over een dertig meter lang schip en het om een paal gooien van de lus van een touw op meer dan twintig meter afstand, het is allemaal gemakkelijker verteld dan gedaan.

Onmiddellijk na de hefbrug en de bocht naar bakboord wordt een oude basculebrug van wit hout door dezelfde brugwachter bediend, die nu nog bezig is de hefbrug te laten zakken en de slagbomen voor het verkeer te openen. Wachten dus, tot de hefbrug weer voor het verkeer geopend is en de brugwachter zich op zijn gemak naar de houten voetgangersbrug heeft kunnen begeven. Met een raamhaak aan de ketting van de bascule zet hij de brug open. De haak dient om de klap weer naar beneden te kunnen trekken na doorvaart van het schip. De doorvaart door deze brug is zó smal, dat we de te geven fooi gewoon in de hand van de brugwachter kunnen drukken vanuit ons gangboord; de man staat hoogstens een halve meter van de deur van onze stuurhut vandaan. Hier heeft men geen klomp aan een hengel nodig.

Na Broek in Waterland voert de reis door een recht stuk vaart, dat helaas pal naast de provinciale weg gelegen is, zodat het voorbijrazende verkeer naar het noorden weinig heel laat van de landelijke rust die in dit deel van Noord-Holland heerst. Pas bij Monnickendam, enkele kilometers verder, buigen weg en vaart weer uit elkaar, en als na de eerste brug ook nog wat begroeiing tussen de weg en het kanaal opduikt, is de rust hersteld.

In Monnickendam slingert het trekvaartje een paar keer met scherpe bochten naar links en naar rechts alvorens uit te komen bij de Kloosterdijksluis, waar men omhoog schut naar het niveau van de Zaan en de ringvaarten van de vier polders (Purmer, Schermer, Beemster en Wormer). Het sluisje heeft met zijn Franse afmetingen van een 'spits' een aantal typische zaken gemeen met sluisen in de Franse zogenaamde 'Freycinet'-kanalen: de lengte van veertig meter, de breedte van vijf meter, en, bovenal, de ovale kolkvorm. Die vorm werd in het Canal du Midi (dus vóór Freycinet) door Pierre Paul Riquet al toegepast om de in- en uitstroom van water sneller te laten geschieden. Een schip dat de sluis invoer, kon het voor hem opgebouwde boegwater kwijt door de ovale zijwanden van de sluis, terwijl zo'n schip zich in een rechte sluis kolk tegen een 'berg' water moet opwerken.

Ook de handbediening van de sluis kleppen en -deuren doet erg aan Frankrijk denken. De brug, die boven de hoge deuren is gebouwd, wordt echter weer wel elektrisch bediend. Al met al is men voor het schutten geruime tijd kwijt: een half uur is snel!

Schepen met een lengte van minder dan 25 meter (hoewel de waterkaart 25,50

meter aangeeft) kunnen vervolgens naar stuurboord door de Zee- of Grafelijkheidssluis naar de Gouwzee, de door het eiland Marken en de verbindingsdam met het vasteland afgeschermd binnensee in het Markermeer. Men komt er door na de sluis de gehele haven door te varen en de vaargeul richting Marken-Volendam te volgen. Voor de binnenvaarder geldt in de Gouwzee: let op de weersverwachting, want het IJsselmeer (met al zijn binnenseeën) is een verraderlijk water!

Onze route voert na de Kloosterdijksluis naar bakboord, onder de brug van de NIO door naar het Stinkevuil en de Purmerringvaart. Hier wordt de keuze tussen twee mogelijke routes nu eens niet bepaald door lengte, breedte of hoogte van het schip, maar door de diepgang. Alles wat minder diep steekt dan een meter kan het Stinkevuil(ook wel Purmer Ee genoemd) in westelijke richting volgen en daar, niet gehinderd door bruggen, de Ringvaart van de Purmer in noordelijke richting volgen tot Edam. Wie dieper steekt, moet gelijk na de vaste brug onder de N10 stuurboord uit langs de weg blijven varen, om daar de vaart door twee beweegbare bruggen, de Rietvinksbrug en de Zeddebrug, te nemen, waarbij het wachten op brugbediening van de twee privé-bruggen notoir lang duurt. Overigens moet men de diepgang in de ringvaart echt niet boven één meter laten komen, want dat resulteert gegarandeerd in vastlopen!

Na nog een paar kilometer vrijwel rechte ringvaart, pal naast de provinciale weg alweer, komen we in Edam voor de Jan Koningbrug te liggen, die we echter niet door varen, maar waar we een pas op het laatste moment zichtbare aftakking naar stuurboord indraaien met een lastige, bijna haakse bocht.

In de smalle vaarweg tussen de Ringvaart en de Zeesluis rest ons nog één obstakel voordat we onze etappeplaats bereiken: de drievoudige bruggen waarover de provinciale weg en zijn twee parallelwegen lopen. De brugwachter bedient deze bruggen uitsluitend op de hele uren ('s winters zelfs uitsluitend op de even uren), en wel volgens de volgende procedure: eerst wordt de meest oostelijke brug met de hand geopend, waarna de brugwachter zich in zijn bedieningspost installeert om de twee andere bruggen elektrisch te bedienen. Als de scheepvaart gepasseerd is, worden deze bruggen eerst gesloten, waarna de oostelijke brug weer met de hand wordt gesloten. Onmiddellijk daarna komt de brugwachter - tevens havenmeester van Edam - bij de in de Nieuwe Haven, tussen de derde en vierde brug, opgesloten schepen het doorvaartgeld en het havengeld innen! Handig!

Wie overigens voor elkaar krijgt dat hij op deze plaats mag blijven liggen voor de nacht heeft geluk: het is de mooiste ligplaats van Edam, vlak bij centrum en winkels, en rustig en stil. Langs het watertje bevindt zich bovendien een fietsenverhuurbedrijf, zodat de nieuws gierige verkenners hun onderzoek van de omgeving ook eens een dag per rijwiel kunnen voortzetten! Op loopafstand van deze aanmeerplaats bevinden zich de winkels waar men het plaatselijke

exportproduct in onbeperkte hoeveelheden kan inkopen: kaas! Edammer kaas. Er is een oud bruin cafeetje, ongeveer op de plaats waar het vaarwater door Edam van de Purmer Ringvaart aftakt, waar men als hapje bij de borrel grote brokken Edammer serveert: een aanrader, want dáár eet men nog de echte Edammer, en in hoeveelheden die er niet om liegen! Het etablissement is simpel, de prijzen zijn navenant, en de kwaliteit van wat er gesneden en geschonken wordt is er niet minder om! Dat Edam een moeilijke haven is om door te varen, zullen we nog ervaren; dat de stad goed zorgt voor de magen van de schepelingen, zal eenieder beamen die er ooit een avond doorgebracht heeft.

3.2 Van Edam naar de Zuiderzeehavens

Vanuit de binnenhaven van Edam voert een kanaal met een veelheid van bruggen ons naar de Zeesluis. Tot en met de laatste brug, de Oosterbrug, worden ze alle door dezelfde (en enige) brugwachter annex havenmeester bediend. Toch gaat de doorvaart door Edam veel vlotter dan vergelijkbare doortochten door andere steden, en in minder dan een half uur na het losgooien lopen we de Zeesluis binnen, de vroegere Zuiderzeesluis. Enkele centimeters hoogteverschil leveren een oponthoud van alles bij elkaar bijna een half uur op, maar dan draaien de getijdedeuren aan de IJsselmeerkant open, en na een korte vaart door de buitenhaven varen we door de extreem smalle opening tussen de beide havenpielen het zeegat uit.

Aan de Noord-Hollandse IJsselmeerkust - daaronder gemakshalve het Markermeer, de Gouwee en het Gooimeer maar even begrepen - ligt een veelheid van voormalige Zuiderzeehavens. Van noord naar zuid zijn de belangrijkste: Medemblik, Enkhuizen, Hoorn, Edam, Volendam, Monnickendam, Marken en Muiden. Medemblik, Edam en Monnickendam zijn al aan de orde geweest bij de binnenwateren in dit boekje. Muiden komt verderop in de route nog aan bod. Enkhuizen, Hoorn, Volendam en Marken zullen we hier nader beschrijven met het advies bij het zelf varen van deze tocht een keuze te maken voor één of twee van deze Zuiderzeehavens en ze niet allemaal achter elkaar aan te doen: overdaad schaadt ook hier.

3.2.1 Enkhuizen

Enkhuizen is de haven die nu ligt op de scheiding van Markermeer en IJsselmeer, bij het punt waar de Markerwaarddijk tussen Enkhuizen en Lelystad de kust van Noord-Holland bereikt.

De stad is historisch een zeer belangrijke havenplaats, omdat vele jaren lang de Oost-Indiëvaarders, die steeds meer moeite hadden Amsterdam te bereiken over de ondiepten bij Pampus, in Enkhuizen aanlegden om hun lading te lossen en

vandaar ook weer naar verre landen vertrokken.

Ook thans is Enkhuizen nog belangrijk, nu als thuishaven van het overgrote deel van de oude zeilchartervloot. Vele tientallen twee- en driemastklippers, tjalken, barken en steil-stevens nemen hier wekelijks duizenden zeilliefhebbers aan boord om vanuit deze haven de andere steden langs de voormalige Zuiderzee te bezeilen, of zelfs de Waddenzee en de Oostzee te bevaren. In de zomer is de Buitenhaven of Zuiderhaven van Enkhuizen, vooral in de weekeinden, dan ook tjokvol met deze oude, fraai getuigde schepen. Als men op zaterdagavond langs de haven loopt, waant men zich compleet in de zeventiende of achttiende eeuw.

De haven is een museum op zich. Dat betekent overigens ook: grote drukte, groot gebrek aan steigerruimte en afmeerkade, en dus voorzichtigheid geboden. Voor schepen met marifoon is het nuttig hun komst bij de havendienst aan te kondigen, zodat men tijdig naar een geschikte plaats gedirigeerd kan worden, waarbij soms zelfs het vreemde vierkante bootje van de havenmeester behulpzaam is bij het afmeren door even een duwtje tegen de wind te geven als dat nodig is, of een lijntje aan te pakken.

Ten oosten van de Buitenhaven vinden we de Oude Haven, die door een ophaalbrug en een keersluis bereikt kan worden: de keersluis staat altijd open, de ophaalbrug wordt daarentegen slechts op bepaalde tijden bediend. De Oude Haven is een smalle, banaanvormige havenkom die zich ver de stad in buigt. Er liggen nu niet zoveel schepen meer, slechts wat jachten van de jachtbouwer die er gevestigd is, en een verzameling historische stoomschepen, waarvan een in drie verdiepingen hoog boven de waterlijn oprijst.

Tussen de Buitenhaven en de Oude Haven, op het punt waar de twee havens elkaar raken, staat de Dromedaris, de oude toren van Enkhuizen, fraai gerestaureerd als een eerbetoon aan het verleden. De ernaar vernoemde Dromedarisbrug voert ons tot vlak onder de toren, en een klein deurtje in het massieve bouwwerk blijkt naar een heel sfeervol café op de eerste verdieping te leiden, waar de scheepsgezellen in de avonduren verpozen of zich een alleszins betaalbare, doch niet minder smakelijke maaltijd laten voorzetten. De ruimte leent er zich uitstekend voor: onder de imposante balken en tussen de ronde, zwaar gepleisterde muren is een cirkelvormige gelagkamer gecreëerd, die tegelijkertijd de indruk van ruimte en van knusheid weet te geven. Ik heb zelden zo'n ontspannen sfeer geproefd in een kroeg als in de Dromedaris: beslist aan te bevelen!

Vanuit dezelfde invaart waarlangs men in de Oude Haven komt kan men ook nog de Oosterhaven bereiken, een bochtige vaart waar nu veel plaatselijke jachtbezitters hun zeiljachten hebben liggen. Om er te komen moet de Blauwpoortsbrug worden bediend, die leidt naar het Oostelijke Havenhoofd en naar de Blauwpoort: een tolpoort uit oude tijden, waar vroeger de plaatselijke belastingen moesten worden voldaan. Het Tolhuisje staat nog altijd op het

havenhoofd, vlak bij de bankjes waar op zomerdagen onvermijdelijk de plaatselijke oudjes neerstrijken voor het kijken naar in- en uitvarende schepen en het uitwisselen (soms op luide toon) van de nieuwste roddels.

Als men het stadje inloopt, doen de huisjes al snel denken aan verkleinde uitgaven van de dure monumenten die de Amsterdamse grachten sieren: dezelfde steentjes, dezelfde trapgevels, dezelfde raampartijen. Dat is ook geen toeval: de stad Enkhuizen had haar grootste bloei onmiddellijk na de periode waarin al die fraaie grachtenpanden in Amsterdam gebouwd zijn en er is daar dus gebouwd in dezelfde stijl en met dezelfde materialen als in Amsterdam. De Zuiderhavendijk, het Zuiderspui en omgeving en de Breedstraat zijn net kleine broertjes van de Herengracht, de Spuistraat en de Kalverstraat.

En dan is er nog het Zuiderzeemuseum, waar een nagebouwd middeleeuws dorp, inclusief zijn bewoners en hun bezigheden, kan worden bekeken. Men kan eventueel bij het station (in de spoorhaven) een veerboot nemen, waarmee men naar het Buitenmuseum gevaren wordt en later ook weer teruggebracht. Het museum bevindt zich in de vergrote Compagnieshaven, ten oosten van de eigenlijke stad, vlak achter de landtong die het IJsselmeer ter plaatse van het Kooizand) scheidt van de Enkhuizer wateren. Het is ook te voet prima bereikbaar.

Twee middeleeuwse kerken ten slotte bekronen deze fraaie stad vol herinneringen aan de Gouden Eeuw en de Verenigde Oost-Indische Compagnie: de Zuiderkerk en de Westerkerk. Ze wedijveren met elkaar om de eer van de meeste decoraties, en ze zijn op een vreemde manier in tegenspraak met het rijke, luchtige en welgestelde dat de meeste huizen hier uitstralen. Hoewel rijk en duur gebouwd lijken ze somber, tragisch bijna, alsof ze willen wijzen op de gevaren van de zee en de duizenden die aan haar ten offer zijn gevallen.

Wie Enkhuizen verlaat om terug te keren naar het Markermeer, zal tot aan de sluis veel achterom kijken - de duizenden masten boven de oude daken blijven een imponerend gezicht!

3.2.2 Hoorn

In tegenstelling tot Enkhuizen, waar men altijd eerst door de barrière van de Krabbersgatsluizen moet alvorens de haven aan te kunnen lopen, kan men de haven van Hoorn in een rechte lijn aanvaren, komend vanaf het Markermeer richting noord of noordwest. De haven wordt in feite gevormd door een buitenhaven met een grote nieuwe jachthaven en een vluchthaven ernaast, en een binnenhaven die met een klein stukje binnenwater in verbinding staat dat ook als haven wordt gebruikt, de Kamperkuil geheten. Al deze havens liggen 's zomers propvol. Hoorn is als havenstad minstens even populair bij de watersporters als Enkhuizen.

De haven binnenvarend bereikt men eerst de Buitenhaven, die behalve de bebakende invaart nog een meer oostelijke toegang heeft, die voor kleinere, niet te diep stekende schepen goed bevaarbaar is. In de oostelijke helft van de Buitenhaven mag men voor anker gaan, iets dat in drukke zomerweekends soms de voorkeur zal genieten boven het afmeren aan de veel te drukke en vaak lawaaiige kaden: op het anker dobberend, goed beschermt tegen de golfslag door de havendijk, ligt men immers altijd verder verwijderd van de lawaaibronnen, terwijl de haven en de stad met een bijboot in een paar minuten bereikbaar zijn.

In de Buitenhaven steekt als een gebogen vinger het Houten Hoofd, een uit houten balken bestaande haven-pier, waar de ligplaatsen gereserveerd zijn voor de traditionele charterschepen. De kademuur, waar het hoofd tegenaan gebouwd is, markeert het vroegere havenfront; alles wat er nu zeewaarts vóór dit front is gelegen, is een aanbouw van de laatste tweehonderd jaar, inclusief het gevangenseiland, de jachthaven, de vluchthaven en het Julianapark, dat die laatste omsluit. In de Gouden Eeuw keken de scheepsjongens van Bontekoe vanaf de havenmuur over het water uit naar de zeilschepen die uit de Oost moesten binnenlopen: hun beeldjes staan nog, in brons maar levensecht, op de uitkijk. Wie nu vanaf de voet van de Hoofdtoren richting IJsselmeer kijkt, ziet boven de dijk die de buitenhaven beschermt niet eens water, daartoe moet men minstens tot de eerste verdieping van de toren klimmen.

De Binnenhaven van Hoorn is mooier dan de haven van Enkhuizen. Door de keersluis, die in de havenmonding gebouwd is, kon men de waterstand in de haven reguleren, zodat er geen hoge kaden nodig waren ter bescherming van de stad. De havenkade van de Binnenhaven ligt dan ook comfortabel op enkele decimeters boven het waterpeil en de huizen kijken ongehinderd over de schepen uit (en andersom). Na de moeilijke, smalle invaart is een ligplaats aan de parkkant van de haven wel wat verder van de binnenstad verwijderd, maar ook - en dat is vaak wel zo belangrijk - veel rustiger dan aan de huizenkant. Vanuit de Binnenhaven kan men de Kamperkuil, de Volderswaal en de Turfhaven bereiken via beweegbare bruggen. Vroeger kon men ook de Appelhaven aandoen, door de beweegbare Hoge Brug recht tegenover de keersluis, maar deze brug wordt niet meer voor de scheepvaart bediend, evenmin als de erachter gelegen Korenmarktbrug. Wellicht dat ook hier het herstel van wat ooit bestond aan havens en vaarwegen nog eens zal leiden tot heropening van de vroeger zo belangrijke losplaatsen in de oude binnenstad van Hoorn; tenslotte heeft de stad daaraan haar eertijdse welstand te danken.

Het centrum van Hoorn biedt alles wat men van een regionaal centrum mag verwachten: goede en gevarieerde winkelmogelijkheden, voldoende horecagelegenheden van koffiешops tot en met discotheek, restaurants met alle denkbare nationaliteiten, een schouwburg, bioscopen, bibliotheek, en enkele musea.

Hoewel het stratenplan van Hoorn minstens zoveel verwijzingen naar het glorieuze verleden bevat als dat van Enkhuizen, en Hoorn zelfs nog meer aan stadsgrachtjes en -watertjes bezit, is er van de Gouden Eeuw minder overgebleven. De monumenten staan er meer verspreid in de stad en de gaten ertussen zijn de laatste paar honderd jaar opgevuld met niet altijd even fraaie nieuwere bouwsels. Een gezapige burgerlijkheid in de sfeer van de stad is het resultaat geweest. Hoorn is meer een levend regionaal centrum dan Enkhuizen, maar het is door die functie niet mooier geworden. Gelukkig zijn het de uitzonderingen die ook hier de regel bevestigen: de oude Waag, de gevelwand achter de Hoofdtoren, de oude Oosterkerk en de grote protestantse kerk, en de nu ongebruikte kaden achter de Hoge Brug zijn fraai bewaard gebleven. Ook in de steegjes rond de protestantse kerk is de sfeer op veel plaatsen nog middeleeuws.

Al met al is Hoorn een prima plaats om te foerageren, eens aan de wal te gaan eten en van die dingen te doen die men zo doet tijdens het slenteren door een winkelcentrum. Een tochtje naar Medemblik in het historische stoomtreintje kan als aardige afwisseling voor het varen dienen. De Oosterpoort met haar boogbruggen uit de zestiende eeuw is eveneens een wandelingetje waard. Als men het geluk heeft een van de reguliere markten te treffen, zoals de kaasmarkt, moet men die zeker bezoeken.

3.2.3 Volendam

Het kost mij altijd moeite bij het beschrijven van oevers en steden die men vanaf het water waarneemt mijn enthousiasme te beteugelen, en als ik me laat gaan barst ik al snel los in loftuitingen en aanprijzingen. Echter niets van dat alles in Volendam, dit stadje komt slechts om één enkele reden in dit boek voor: om u de teleurstelling te besparen van een bezoek.

Want zelden heb ik zo'n opgeklopte pretentie gezien als de aanprijzingen en de reclame die het stadje Volendam voor zichzelf maakt. Honderden bussen voeren per dag duizenden toeristen aan uit de hoofdstad om dit wereldwonder te aanschouwen. En wat krijgen ze er vervolgens te zien? Een cultureel slecht onderhouden IJsselmeerstadje waar het vroegere stedenschoon grotendeels vervangen is door lelijke, kleinburgerlijke huizen uit de jaren vijftig; een haventje, waar hoogstens het kleine gebouwtje van de visafslag en een of twee historische dijkhuisjes nog enige monumentale waarde hebben. De haven is verder op een wanordelijke, onoverzichtelijke en rommelige manier volgepropt met allerlei schepen door elkaar: vissersboten naast motorjachten, zeilschepen naast schepen voor dagtochten naar Marken, en allerlei drijvende rommel die hier helemaal niet thuishoort. Daartussen bevinden zich een havenkade waar je als voetganger om de drie seconden je leven moet redden wanneer er weer eens een snelheidsmaniak per auto langs komt scheuren en in de avonduren zijn er minstens tien tegen elkaar in

blèrende disco-installaties te horen van de lokale cafés waar de grootste horde maatschappelijk onaangepaste jongeren huishield die ik ooit bij elkaar gezien heb. En dwars door dat alles heen die duizenden Amerikanen en Japanners, die zich mogen vergapen aan een geschilderd bord met Volendamse kostuums, waar je je kop doorheen mag steken om op de foto te komen, tenminste, als je daar zeven euro vijftig voor over hebt! Ook de rest van Volendam kijkt met dollartekens in de ogen: de opdringerige man die de parkeerplaatsen regelt (waar hij overigens formeel niets mee te maken heeft) en op een dusdanige manier mensen zijn gerookte-palingwinkeltje binnenpraat dat men zich ongemakkelijk gaat voelen, waarbij de her komst van de paling bedenkelijk is en de prijs godgeklaagd.

Nee, als Volendam al ooit de moeite waard is geweest als historisch interessant IJsselmeerhaventje, dan is die interesse zeker opgeofferd aan de commercie van het toerisme. De arme buitenlanders die erin zijn getuind hadden er beter aan gedaan Marken te bezoeken: slaperig, klein, een beetje saai, maar veel meer een levende herinnering aan hoe vroeger het leven in een Zuiderzee-vissershaventje geweest moet zijn, dan het lawaaiige, pretentieuze, geldbeluste en schreeuwerige Volendam!

Daar komt nog bij dat Volendam, als je dat met je eigen boot wil bezoeken, niet meer via de oorspronkelijke haven kan worden aangelopen, maar uitsluitend via de nieuwe Marinahaven, ten westen van de oorspronkelijke invaart. Behalve de loopafstand van anderhalve kilometer naar de 'oude' haven is er ook nog het tarief van de 'nieuwe' haven.

3.2.4 Marken

Vroeger lag het eilandje Marken een eind van de kust in de Zuiderzee; nu wordt het met het vasteland verbonden door een enkele kilometers lange dijk, die de zuidelijke begrenzing vormt van de Gouwzee, het binnenmeer waar Volendam, Monnickendam en Marken de drie uithoeken van vormen.

Aan het eiland is goed te zien, dat het tot enkele tientallen jaren geleden een geïsoleerd bestaan heeft gehad. Men bouwt er in een andere stijl, men spreekt er een eigen dialect, men heeft er eigen familienamen (Zeeman, bijvoorbeeld, of Visser!) én men draagt er ook vandaag de dag nog, en niet alleen voor de toeristen zoals in Volendam, de traditionele Marker kostuums, een klederdracht die mooier, uitbundiger en origineler is dan wat er over is van de Volendamse klederdracht.

De kleine huisjes op het eilandje hebben veelal een stenen beneden-gevel op de begane grond en een houten gevel vanaf de eerste verdieping. Aan het feit dat veelal boven wordt gewoond, is nog te zien dat het binnendringen van het zeewater in de huizen destijds geen zeldzaamheid was. Oorspronkelijk kon er slechts op enkele plaatsen op het eiland gebouwd worden: op de zogenaamde 'werven, kleine terpen of wierden, waarop een aantal huisjes dicht tegen elkaar aan gezet werden,

met smalle steegjes in een kruip-door-sluip-door patroon ertussen. Ze bestaan nog: de witte werf en de roze werf. Ook de twee grootste nederzettingen van het eiland, Kerkbuurt en Havenbuurt, zijn op zulke terpen aangelegd: Havenbuurt op verhogingen die tegen de havendijk aangelegd waren, Kerkbuurt op de grootste terp van het eiland.

De rest van Marken ligt (en lag) onder zeeniveau en moest dus met bemaling droog worden gehouden. Van de oorspronkelijke molens waarmee dat gebeurde is overigens niets meer terug te vinden. Toch zijn het die molens die, samen met een handig gebruik van laagwaters, de weilanden van het eiland intact hielden.

Het haventje van Marken valt vooral op door zijn formaat: het is werkelijk piepklein vergeleken bij alle andere IJsselmeerhavens, en dat terwijl toch zeer veel zeilschepen op hun tochten het eilandje aandoen. In de havengeldtarieven kan dit niet zitten: in vergelijking met andere havens rekent Marken een heel normaal havengeld voor passanten. Wel wordt er toeristenbelasting geheven: € 1,25 per persoon per dag.

De havenkom, die oorspronkelijk een rechthoekig bekkentje was, nu de Oude Haven geheten, is onlangs verdrievoudigd door er de Nieuwe Haven en de Westhaven naast te bouwen. Toch is het geheel in zijn totaliteit kleiner dan slechts één van de havens in bijvoorbeeld Enkhuizen of Hoorn. De Westhaven is voor jachten ingericht, de Nieuwe Haven deels voor jachten, deels voor de toeristische schepen naar Monnickendam en Volendam, en de Oude Haven voor wat er overblijft: vissersschepen, traditionele zeilschepen, sleepboten en kort blijvende passanten. Zeer grote schepen, die het kleine haventje eigenlijk nauwelijks inkomen, worden door de havenmeester doorgaans tegen de haaks op de havenkommen staande noordelijke havenpier gelegd, waar een lang stuk kade voor hen wordt vrij gehouden. Terecht, want als het ook maar een klein beetje waait is het aanlopen van dit haventje met een groot schip geen sinecure!

De havenkom wordt omringd door een huizenfaçade die de rechthoekige vorm van de havendijk nauwkeurig volgt: de dijkhuisjes, als vanouds van een groene puntige voorgevel voorzien, staan keurig in het gelid, en de deuren komen rechtstreeks op de havendijk uit. Dat houdt vanzelf in dat er op de eerste verdieping wordt gewoond in plaats van op de begane grond: de huisjes staan met hun achterzijden immers drie meter lager dan de dijk, veelal zelfs nog op houten of betonnen palen, tegen het veelvuldig binnendringende zeewater. Hoewel de façade van dijkhuisjes nog geheel intact is, zijn de interieurs van de meeste huisjes drastisch veranderd. Restaurants, cafés en souvenirwinkels hebben ook hier de plaats ingenomen van de oorspronkelijke vissersfamilies. Twee huisjes zijn nog authentiek vanbinnen en die kan men dan ook bezichtigen als attractie.

Door de kleine popperige huisjes, die zo netjes in het gelid staan en door de verder zo open, winderige omgeving, maakt Marken altijd een wat verloren, wat trieste

indruk, waar zelfs de onvermijdelijke viskraam en snackkraam niets aan af kunnen doen. Toch is het juist deze vage onbestemdheid die Marken zijn charme geeft en die laat voelen hoe hier vroeger het isolement en de verlatenheid ten tijde van strenge winters en stormen verschrikkelijk hebben moeten zijn.

Pal achter (of eigenlijk tegen) de haven ligt Havenbuurt, waar vroeger de helft van de populatie van het eiland woonde, dicht bij hun nering, de visserij. Iets verder naar het noorden ligt Kerkbuurt, met de kerk op het hoogste punt van de terp en de bebouwing daar zeer dicht opeengepakt omheen, zodat slechts steegjes van nauwelijks een meter breed overblijven. In Kerkbuurt is nu het Marker Museum, waar men de historie en cultuur van het eiland kan bezichtigen, zij het dan op dezelfde zeer kleine schaal die alles op dit eiland kenmerkt.

Als men van Kerkbuurt naar het parkeerterrein loopt - waar auto's terecht buiten de kleine bebouwde kommen van het eiland worden gehouden - ziet men aan de zuidoostzijde van het eiland de Witte en de Roze Werf. Als minuscule buurdorpjes liggen de werven op hun verhoginkjes, alsof de huisjes angstig tegen elkaar zijn gekropen in afwachting van het vroeg of laat altijd weer wassende water van de Zuiderzee. Een wandeling naar deze werven en naar de zeedijk aan de zuidzijde van Marken mag niet op het programma ontbreken; staande op de dijk ziet men de constructie die men hier gebouwd heeft om de werf te beschermen tegen kruierend ijs, dat soms 's winters tegen de dijk oploopt en de huizen zou kunnen beschadigen. Een halve cirkel van schuin uit het water omhoog rijzende houten balken, aan de bovenzijde voorzien van stalen spoorrails, moet voorkomen dat het pakijds de houten huisjes kan bereiken.

Terug gewandeld naar de haven kan men zich in een van de restaurants aan de havendijk laten verwennen met poffertjes of pannenkoeken, met allerlei visspecialiteiten of - naast Sijtje Boes - met dat meest Hollandse van alle Hollandse gerechten: biefstuk-brood. Zo kan men met een goed gevulde maag de haven van Marken weer verlaten en voorkomen dat men op de altijd lange tocht naar de volgende haven honger zal lijden. De zeesluis in Monnickendam is namelijk de enige korte weg om terug te keren in de binnenwateren, alle andere routes duren uren, sommige zelfs vele uren, zoals onze tocht naar Muiden.

Op die tocht zullen we overigens de laatste bezienswaardigheid van Marken bekijken: de vuurtoren, beter bekend als het Paard van Marken. Het fraaie witte gebouw is vanaf het water beter zichtbaar, en bovendien spaart het een wandeling van vele kilometers over de eilanddijk, want de toren ligt maar liefst tweeëneenhalve kilometer van de haven verwijderd - hemelsbreed. Het in de verte verdwijnende silhouet van de vuurtoren is een beeld, dat velen van dit fraaie en aangename eilandje kennen: Marken aan de einder, belicht door de langzaam zakkende zon.

3.3 Over Markermeer en IJmeer naar Muiden

Wie vanaf het Paard van Marken een ware koers van precies 200° stuurt, komt vanzelf tussen de havenpielen van Muiden uit. Maar voor het zover is, zijn er nog een paar probleempjes: ten eerste moet men nog 'even' om Marken heen, ten tweede moet men zeer koersvast en zonder 'verlijeren' kunnen varen.

Het eerste probleem is er een van tijd: vanuit de haven van Marken moet men eerst een dikke kilometer naar het westen varen om niet in de waterlelievelden vast te lopen of op de onderwaterberm te stuiten die iets ten noorden van de havenmond in zee ligt. Dan gaat het een vijftal kilometers pal naar het noorden, weer door een geul, om de oostelijke dijk van de Gouwzee vrij te varen. Vervolgens twee kilometer naar het oosten terug om aan de andere kant van die dijk te komen, en dan weer een dikke vijf kilometer naar het zuidoosten, richting Paard van Marken, waar men zo dicht mogelijk langs vaart, maar wel buiten de bebakening om de onderwaterdammen hier te vermijden. Al met al is men voordat men de vuurtoren bereikt toch bijna anderhalf uur onderweg!

Het Paard ligt er in zijn witte pracht schitterend bij, op de punt van een lange strekdam, als enige bebouwing op het oostelijke deel van het eiland. Het moet prachtig zijn om er te wonen, maar je moet dan wel van rust, stilte en zee houden, want dat is alles wat er is op die landpunt.

Vanaf het Paard zetten we een koers uit van een fractie meer dan 200°, ongeveer zuidoost-ten-zuiden dus. Na Marken schuin achter ons aan stuurboord te hebben zien verdwijnen langs de groene boeienlijn en op afstand langs Uitdam gevaren te zijn, komen we vlak bij de boeien P1 en P2 in de Pampusgeul naar het Buiten IJ en Amsterdam, die we een stukje volgen om iets verderop ter hoogte van de boeien P5 en P6-IJM21 de IJmeer-geul naar het Gooimeer te nemen, waarbij we het eilandje Pampus ruim aan stuurboord houden. Na deze laatste kruising koersen we op de bebakening van de Muider havengeul af, tussen de IJ12-MG1 en de IJM9 door. Daar begint de bebakende Muidergeul. Niet diep stekende schepen kunnen ook, ongeveer vanaf Pampus, in een rechte lijn varen, op de M1 en M2 af, waarbij men bedacht moet zijn op de oostelijke, onder water gelegen haven-pier! De hele afstand tussen Marken en Muiden is voldoende diep om overal te kunnen varen, maar zodra men tussen de havenboeien van Muiden door is, moet men de vaargeul aanhouden, naast de geul is er op sommige plaatsen nauwelijks diepte!

Havens van betekenis passeert men op dit traject niet. Wel zijn er enkele vluchthavens, die in sommige weersomstandigheden op het IJsselmeer goed van pas kunnen komen. Er ligt een vluchthaven bij De Nes, op het punt waar de verbindingdijk naar Marken het vasteland bereikt, en er is een vluchthaven op de punt van zuidelijk Flevoland, de zogenaamde Pampushaven. Ze liggen globaal op één en twee derde van de afstand Marken-Muiden, dus veilig verdeeld over het traject.

De havenmond van Muiden is voorzien van een lichtenlijn, die een ware koers van 181° aangeeft. Twee witte vaste lichten boven elkaar op de stuurboordoever van de haveninvaart vormen de lijn. Invarend moet men geruime tijd zijn weg zoeken tussen de tienduizenden zeiljachten en-jachtjes die hier hun thuishaven hebben, en die in overvol gepropte jachthavens aan weerszijden van het vaarwater soms gevaarlijk ver uitsteken. Als men aan bakboord het imposante Muiderslot ziet opdoemen, waarvan de zware hoektorens niet alleen over de slotgracht uitkijken, maar ook over de havenmond, moet men bedenken dat de schipper zijn ogen hier beter op het vaarwater kan houden dan op het kasteel, dat hij beter later vanaf de wal kan bezichtigen.

Voor degenen die niet hoeven opletten is het slot een dankbaar foto-object. Vanaf het water van de havenmond kijkt men onder een zeer gunstige hoek naar het fraaie oude monument, zeker als de avondzon vanuit het westen haar gouden licht over de stokoude muren giet.

Iets voorbij het slot versmalt het vaarwater zich in een lange stuurboordbocht, om uit te monden bij de dubbele zeesluis van Muiden. De beide kolken van deze sluis zijn precies even lang, maar de stuurboordkolk heeft vanwege de draaibrug die erover ligt vijf meter minder bruikbare schutlengte dan de bakboordkolk. Met zijn 48 meter lengte is de sluis een van de kleinere van Nederland, maar bij watersporters zeer bekend, omdat de sluis de verbinding vormt tussen het IJsselmeer en de zeer fraaie en veel bevaren rivier de Vecht.

Zoals zoveel van dit soort voormalige getijdensluizen is het verval in de zeesluis te verwaarlozen; al een paar minuten nadat de deuren aan de zeekant achter ons gesloten zijn, openen de deuren naar de Vecht. Toch moeten we nog geruime tijd wachten, want de draaibrug die aan de Vechtkant over de sluis ligt, vormt de enige verbinding tussen de beide rivieroeveren en er is altijd een razend druk verkeer over de brug. Als de brug ten slotte geopend wordt, kunnen we opnieuw beginnen met ons een weg banen: aan de andere kant van de sluis blijken net als aan de zeekant honderden schepen en scheepjes kriskras door elkaar afgemeerd te liggen of dobberend voor de sluis te wachten.

De 'Grote Zeesluis' in Muiden heeft al een lange historie. Tot 1674 werd de waterkering van het Zuiderzeewater gevormd door een kering bij Hinderdam, net ten oosten van Nigtevecht. Fort Hinderdam herinnert nog aan de functie die deze plaats destijds had: waterkering, strategische bewaking van rivier- en landverkeer, én belangrijk punt in de waterlinie. Vanaf 1437 had de dam dienst gedaan als kering en eenvoudige sluis. In 1674 werd besloten de Grote Zeesluizen in Muiden te bouwen, toen al gelijk drie sluiskolken naast elkaar vormend: twee spuisluizen en een schutsluis daartussenin. Het voor die tijd hoogst moderne complex zou tot 1812 dienst doen, waarna het op last van Napoleon vervangen werd door het huidige complex van twee schutsluizen en één spuisluis. Het gemaal, dat er ter

verbetering van de afvoer van Vechtwater ooit bij gebouwd is, is na de totstandkoming van de Afsluitdijk weer gesloopt. In 1975 is het gehele complex door Rijkswaterstaat gerestaureerd en in de huidige perfecte staat gebracht.

Als men het stadje Muiden wil bezoeken en het Muiderslot wil bekijken, zal het nog heel wat voeten in aarde hebben om voor een kort verblijf een geschikte aanlegplaats te vinden. Voor kleinere schepen kunnen we aanraden in de Muider- of Naardertrekvaart (die net binnen de sluis aan weerszijden van de Vecht afsplitsen naar Diemen en Naarden) een plaats te zoeken. Grotere schepen kunnen daar niet in: de trekvaarten zijn respectievelijk 44 en 49 decimeter breed in de sluizen waarmee ze in de Vecht uitmonden. Voor die grotere schepen is Weesp veelal de eerste mogelijkheid om ergens vast te knopen. Een bus naar Muiden biedt in dat geval uitkomst.

Het hedendaagse Muiden is als watersportcentrum zeer geliefd, maar daarmee ook eigenlijk veel te druk en te vol. Aan de zeekant van de sluis heerst vaak een ware terreur van speedboten, waterscooters en andere snelheidsmonsters, aan de landkant is geen strekkende centimeter vrije kade meer te vinden. En met de sluispassage moet men ook al uitkijken: wie de pech heeft op een hoogtijmoment voor de sluis te komen, kan wel eens vele uren moeten wachten op een schutting! In het bijzonder zijn de vertrekkers (op zaterdagochtend) en de terugkeerders (op zondagavond) veroorzakers van zulke spitsuren. Maar degenen die er ten slotte in is geslaagd een plaatsje te bemachtigen voor de nacht, wordt een wandeling in de schemering rond het Muiderslot warm aanbevolen.

3.4 Naar Weesp en Amsterdam, de oude Keulsche Vaart

Van Muiden vaart men in minder dan een half uur over de hier zeer bochtige rivier de Vecht naar Weesp: de drie bochten zijn tekenend voor de over haar hele lengte sterk meanderende rivier, en slechts de bebouwing van haar oevers en daarmee de verhindering van het verder afkalven heeft de vorming van tientallen dode rivierarmen voorkomen.

We verlaten Muiden, niet meer onder de Autowegbrug van de A-1, die gesloopt is, maar door de Spieringbrug in de parallelweg en daarna over het splinternieuwe aquaduct, waarmee de A-1 nu onder de Vecht door gevoerd wordt. Als we Weesp binnenvaren door de spoorbrug, komen we uit op de driesprong van de Vecht en het Smalweesp, dat naar stuurboord door een complex van lage bruggen en een sluis door de stad heen voert. Het Smalweesp is sinds de totstandkoming van de Weespertrekvaart in 1638 een onderdeel geweest van de waterverbinding tussen Amsterdam en Duitsland via Amstel, Weespertrekvaart, Smalweesp, Vecht, Vaartse Rijn en Lek. Pas in 1824 werd door het graven van de Keulsche Vaart een snellere, kortere verbinding mogelijk, die echter nog steeds tot Utrecht van de bestaande Vechtroute gebruik maakte; bij die verbetering kwam de Weespsluis tot stand. De

Keulsche Vaart is tot 1894, toen het Merwedekanaal (de voorloper van het Amsterdam-Rijnkanaal) in gebruik werd genomen, de achterlandverbinding van Amsterdam geweest. Pas in 1952 was de huidige verbinding via het Amsterdam-Rijnkanaal gereed. Nu is de vaarroute via het Smalweesp naar de Weespertrekvaart nog slechts voor de watersport in gebruik, hetgeen men vooral merkt aan de lange wachttijden voor de bruggen in Weesp; de sluis is al sedert de aanleg van het Amsterdam-Rijnkanaal buiten dienst. Ze vormt nog slechts een engte net achter de eerste brug.

Dwars door Weesp voert de vaarweg door de havenkom, onder de lage Zwaantjesbrug door en iets verder, na wat moeilijke bochten, door de nog lagere Roskambrug, waarachter het feitelijke Smalweesp de verbinding vormt met de zogenaamde Industriehaven, een op een binnenmeertje lijkende ronde kom. In het Smalweesp zijn goede aanlegplaatsen voor jachten gemaakt, met douches, toiletten, vuilcontainers en dergelijke voorzieningen. De historische, fraai gerestaureerde molen op de stuurboordoever markeert het mooiste punt van het Smalweesp. Verderop staan er flats langs, en dicht bij de brug is het te lawaaiig door het wegverkeer. Er is in de Industriehaven nog wel een jachthaven ingericht.

Vanuit de kom van de Industriehaven voert een kort stukje trekvaart met een brug en een keersluis erin naar het Amsterdam-Rijnkanaal ter hoogte van de sluis van Driemond, aan de overkant. Het oversteken van het brede kanaal is een zaak van voorzichtigheid: door de zeer snelle scheepvaart met grote schepen is er altijd erg veel golfslag en deining, en de schepen passeren soms ook rakelings langs de oevers, zodat men al bijna overvaren wordt voor men goed en wel het kanaal bereikt!

Als de weg vrij is en de oversteek gemaakt kan worden, moet men weer op iets anders bedacht zijn, want door de golfslag is het levensgevaarlijk de oevers te dicht te naderen. Als het schip bij het slingeren de beschoeiing zou raken, zou het geheel vernield worden. Een iets verbrede invaart van het sluisje van Driemond bewijst dan ook goede diensten als men slingerend en stampend van de oost- naar de westoever van het Amsterdam-Rijnkanaal vaart. Men kan in de toegang naar het sluisje, verlost van de ergste golven, eerst het schip weer een beetje op koers leggen alvorens door de openstaande) sluis en de (meestal niet openstaande) brug te varen. Als het vaarwater zich na de brug weer verbreedt, is de golfslag ineens verdwenen en bevindt men zich op het kalme water van de Gaasp, het zuidelijkste stukje van de Weespertrekvaart, ter hoogte van de driesprong Gaasp/Gein, die voor kleine scheepjes wel, maar voor de meeste wat grotere jachten niet meer te bevaren is. Onze route gaat in ieder geval noordwaarts richting Amsterdam.

Driemond, het plaatsje waarnaar de sluis vernoemd is, is geen dorpje, maar een deel van de gemeente Amsterdam, in feite het meest zuidelijke deel van de stad.

Langs de bakboordoever van de Weespertrekvaart loopt de provinciale weg naar Weesp en Het Gooi, zodat een zeer intensief verkeer onophoudelijk vlak langs het vaarwater raast; gelukkig is de bakboordoever voor een groot deel met struiken en bomen beplant, waardoor het lawaai nog gedempt wordt. Daardoor is de vrij brede Gaasp nog een aangenaam vaartraject, waar het 's zomers goed toeven is. Wel is het uitkijken geblazen voor de hier regelmatig passerende zand-, grind- en cementschepen, die plotseling met grote snelheid om een hoek of een bocht kunnen verschijnen en die, vooral als ze geladen zijn, per se het midden van het vaarwater moeten aanhouden, omdat ze langs de oevers niet genoeg diepte hebben.

Vorbij de Gaasperdammerweg gaat de Gaasp over in de feitelijke Weespertrekvaart, en daarmee wordt het vaarwater veel smaller. De meer dan tachtig meter brede Gaasp verandert heel plotseling in een misschien vijftien meter breed kanaaltje, dat pas na enkele honderden meters weer ietsje ruimer wordt. De trekvaart is in feite gebouwd op het Franse Freycinet-formaat van de spits: twee schepen van 38,5 bij 5 meter moesten elkaar (net) kunnen passeren, dat was genoeg. Als men nu in de Gaasperdammerbocht een binnenvaartschip tegenkomt, is het achteruitslaan geblazen voor één van de twee: passeren zou hier absoluut onmogelijk zijn.

Na het voorbijvaren van de Bijlmermeer, die men op enige afstand tussen de bomen kan zien liggen, bereikt men Diemen, de geheel door Amsterdam omsloten buurgemeente. Vroeger, tot 1989, liep vlak langs de Weespertrekvaart de A1 van Amsterdam naar Hilversum en Amersfoort en verder naar Noord-Duitsland en Denemarken. Dag in dag uit raasde het snelverkeer op enkele decimeters uit de stuurboordoever voorbij, en een deel van de doorvaart door Diemen was zelfs versmald om het verkeer wat meer ruim baan te kunnen geven. Nu loopt de A1 enkele kilometers verder naar het oosten en is de dorpsstraat in Diemen weer een gewone, rustige straat, hoewel de verlengde tramlijn 9 uit Amsterdam er al iets meer leven in brengt dan de straat vóór de aanleg van de snelweg gehad zal hebben.

De twee zeer lage bruggen over de Weespertrekvaart moeten beide draaien voor de passage van schepen. De beide bruggen worden vanaf de noordelijkste van de twee bediend. Om de een of andere reden hebben de brugwachters hier de gewoonte ontwikkeld een schip eerst een opvaarlicht te geven en vervolgens toch te wachten tot het schip voor de brug stilligt. Men zou ook van de vaart van het schip gebruik kunnen maken om de openingstijd van de bruggen zo kort mogelijk te houden. Deze vreemde handelwijze is voor wat grotere schepen uiterst enerverend. Immers, men denkt dat er tijdig gedraaid zal worden, maar ziet zich genoodzaakt volle kracht achteruit te slaan als blijkt dat de brug niet tijdig omhoog zal staan. Dan, als men helemaal stilligt, duurt het weer tijden voordat het schip in beweging komt, zodat de brugopening minstens twee keer zo lang duurt als nodig. In alle

passages door Diemen - en ik heb er heel wat gehad - viel deze irritante handelwijze van de brugwachters op. Wellicht kan er iemand een school voor brugwachters openen in deze gemeente!

Vanaf Diemen volgt de nieuwe A10 (de Amsterdamse Ring) enkele honderden meters de vaart, om bij Duivendrecht uit te waaiëren tot een spaghetti van rijbanen die elkaar over een aantal viaducten op verschillend niveau kruisen, waarbij dat hele circus van wriemelend verkeer ook nog eens het water oversteekt. Onontwarbaar kruisen de rijbanen met behulp van in twee, drie etages boven elkaar gelegen bruggen het kanaal, waarbij alleen de allereerste brug in de verbinding met Duivendrecht zelf) beweegbaar is: een hefbrug die enkele decimeters wordt opgetild om hem op het niveau van de andere betonnen bruggen te brengen; de rijksweg zelf gaat over een vaste brug naar de overkant. Hier zou het openen van een brug immers tientallen kilometers file veroorzaken.

Het resterende stukje Weespertrekvaart, langs de Watergraafsmeer op de rechteroever en het industrieterrein Duivendrecht op de linker, is volop in ontwikkeling. De plaats waar vroeger de Amsterdamse Hell's Angels huishielden, en waar de torens van de Bijlmer Bajes vreemd contrasterend bij afstaken, wordt in hoog tempo bebouwd met nieuwe projecten.

Bij de spoorbrug over de Omval en de ernaast gelegen (beweegbare) verkeershefbrug komt deze route in de Amstel uit en het laatste stukje varen dat ons nog rest naar ons vertrekpunt in het Oosterdok, voert over hetzelfde vaarwater waarover we ook de eerste tocht door deze provincie hebben gemaakt, zij het dan in de tegenovergestelde richting: Amstel, Nieuwe Herengracht of Oude Schans, Oosterdok. De intocht in de stad langs deze route is zeker de fraaiste entree die Amsterdam heeft, in ieder geval wat betreft het gedeelte over de Amstel van de Omval tot aan de Stopera (het Muziektheater/Stadhuis), het hart van de stad Amsterdam.

3.5 Getallen en gegevens

Afstanden en vaartijden

	Afstand	Vaartijd
Amsterdam - Edam (binnen)	18 km	4 uur
Edam (binnen) - Edam (buiten)	2 km	0,5 uur
Edam (buiten) - Enkhuizen	24 km	3 uur
Edam (buiten) - Hoorn	13 km	1,5 uur
Edam (buiten) - Volendam	3 km	0,5 uur
Edam (buiten) - Marken	7 km	1 uur
Marken - Muiden	25 km	3 uur
Muiden - Weesp – Amsterdam	20 km	4,5 uur

Zie voor de bediening van bruggen en sluizen op deze route:

1. Het computerprogramma **PC-Navigo**;
2. De website **Vaarwegkenmerken in Nederland** van Rijkswaterstaat;
3. De website van het **Havenbedrijf** in Amsterdam;
4. De website van **WaterNet**.

4 Van die dingen die iedereen weten moet

4.1 Regels op de binnenwateren

Op alle binnenwateren geldt sedert 1984 het Binnenvaartpolitiereglement, kortweg het BPR. Enige belangrijke regels uit het BPR zijn:

1. Men moet ten minste 16 jaar oud zijn om een motorschip te besturen (art. 1.09).
2. Men moet een up-to-date exemplaar van het BPR aan boord hebben (art. 1.11).
3. Men moet alles doen wat men kan om de veiligheid van de scheepvaart en van personen te garanderen (art. 1.04), óók als het daarvoor nodig is van de regels af te wijken (art. 1.05).

Gezien de verplichting een BPR aan boord te hebben en gezien de verplichtingen die verder nog uit dit reglement voortvloeien (en die nadrukkelijk de verantwoordelijkheid van de schipper zijn), komt een schipper er niet onderuit gedegen kennis te nemen van de inhoud van het hele reglement. In de ANWB-Almanak voor Watertoerisme deel I is het gehele reglement inclusief een duidelijke toelichting opgenomen. Tegenwoordig mag ook een digitale versie van het BPR aan boord zijn.

Voor wie de ANWB-Almanak deel I aanschaft ter voldoening van de verplichting tot het aan boord meevoeren van de reglementen, verdient het aanbeveling ook de informatieve gedeelten van dit boekwerk aandachtig door te nemen: het boek bevat een schat aan informatie die voor de watersporter weliswaar niet onmisbaar is, maar die wel in allerhande situaties zeer goed van pas kan komen. Het lezen van deze zaken is bovendien voor de meeste geïnteresseerden een aangenaam tijdverdrijf. En wie beslagen ten ijs komt, zal de veiligheid beter dienen dan de onkundige!

4.2 Kaarten en gidsen

Van alle waterwegen in Nederland zijn waterkaarten beschikbaar in de waterkaartenserie van de ANWB. De kaarten zijn zeer gedetailleerd en volledig, hoewel het bijwerken van de kaarten, vooral als het gaat om nieuwe bouwwerken, soms wat lang op zich laat wachten. Op de kaarten is behalve alle relevante informatie voor het nautische aspect ook veel informatie opgenomen die de pleziervaarder van pas kan komen, zoals aanduidingen van de belangrijkste straten in bebouwde kommen, aanduidingen van de loop van regionale wegen, loswallen, treinenloop en stations.

Maar de nautische gegevens blijven toch des poedels kern: de hoogte van bruggen, de doorvaartafmetingen van sluizen (lengte, breedte, diepgang en waar relevant ook hoogte), de beschikbare vaardiepte en de voor het scheepvaartverkeer openstaande, beperkt openstaande en niet openstaande vaarwateren, de marifoonkanalen van bepaalde blokstations en radarposten, de kanalen waarop sluizen (en soms ook bruggen) aangeroepen kunnen worden. Dit is op een zeer

eenvoudige, duidelijke manier aangegeven, zodat men om de vraag te beantwoorden of men een bepaald water bevaren kan met een bepaald schip, de kaart slechts hoeft na te lopen met de maten van het schip op een stukje papier, om onmiddellijk te kunnen zien of het gaat of niet'. Overigens dient men met de afmetingen van schepen wel rekening te houden met wettelijke beperkingen daaraan in de bijzondere reglementen; zie daarvoor ook de ANWB-Almanak, deel I.

Naast de waterkaarten geeft de ANWB ook deel 2 van de ANWB Almanak uit, met daarin de beschrijvingen van vaarwegen, havens en bedieningstijden van kunstwerken. Dit onmisbare boekwerk wordt ieder jaar nieuw uitgebracht, en is voor een kleine twintig Euro online en in iedere boekhandel verkrijgbaar. Het boek bevat van ieder vaarwater gegevens over de maximumsnelheid, eventuele bijzondere reglementen, marifoonkanalen, waterstandverschillen, getijstromen, brughoogten, brug- en sluisbediening, aanlegplaatsen, drinkwatertappunten, reparatiemogelijkheden, trailerhellingen, stortplaatsen chemisch toilet, lijsten van jachthavens en campings en dergelijke, depots voor huisvuil, stortplaatsen motorolie enzovoort. Van enkele moeilijke plaatsen en havens zijn tevens getekende vaarkaartjes opgenomen, met daarbij een toelichting van de meest relevante punten op de kaartjes. Ook zaken als getijtabellen, uitzendtijden van weer- en scheepsberichten in diverse landen, en overzichten van publicaties op het gebied van de watersport komen uitgebreid en overzichtelijk aan de orde in deze Almanak, deel 2.

Wie over een personal computer beschikt (aan boord of thuis) kan gebruik maken van het computerprogramma PC-NAVIGO. Dit programma bevat alle Nederlandse vaarwegen en de gegevens betreffende afmetingen en bedieningstijden van alle bruggen en sluizen in Nederland, zodat men nog slechts zijn route hoeft te kiezen, waarna de computer geheel automatisch deze route, en de tijden waarop die gevaren kan worden, kan samenstellen en uitprinten. Behalve het zoeken van allerlei gegevens berekent het programma voortdurend de bevaarbaarheid van de betreffende route op basis van de afmetingen van het schip waarmee gevaren wordt. Ook zoekt het programma uit de vaak ingewikkelde roosters van brug- en sluisbediening de precieze roosters geldend voor de dag van passage. Of die dag voor die specifieke brug in het winter- of zomerseizoen valt, of het een weekdag, een zaterdag of een zondag is, of er bijzonderheden bij de bediening gelden, dat alles wordt onmerkbaar en onzichtbaar bij elkaar gezocht. PC-NAVIGO vervangt daarmee de nautische informatie uit kaarten, gidsen, almanakken en bedieningsroosters. Wie veel toervaartroutes bevaart, zal zichzelf een hoop zoekwerk besparen met dit programma dat op iedere doodgevone PC kan worden gebruikt. Samen met een GPS kan PC-Navigo het schip in real time afbeelden in de betreffende officiële waterkaart; ook AIS-signalen (van eigen schip én andere schepen) kunnen in die kaart worden afgebeeld.

Kaarten en gidsen van de overige, niet-nautische aspecten van Nederland zijn

uiteraard in de meeste goede boekhandels in overvloed verkrijgbaar. De ANWB geeft op veel terreinen bijzondere kaarten en gidsen uit (wandelen, fietsen, kanoën) en geeft ook informatie over dorpen en steden in de regio, die echter ook uit gidsen zoals de Michelin te halen is. De ANWB-kantoren hebben ruime sorteringen toeristische gegevens van deze regio. De lokale VVV's van de in het boek voorkomende dorpen en steden kunnen uiteraard alle aanvullende informatie verstrekken die de reiziger nodig zou kunnen hebben. En natuurlijk vindt men ook heel veel informatie door in Google Maps of op Google Earth te kijken en te zoeken; die apps hebben ook het voordeel dat men standaard naar allerlei diensten en voorzieningen kan zoeken, zoals 'restaurants' of 'reparatiebedrijven' enzovoort.

4.3 Uitrusting en voorraden

De uitrusting en voorraden aan boord die nodig zijn voor het maken van meerdaagse vaartochten kunnen we globaal verdelen in 'non-food' en 'food'-zaken.

De 'non-food'-uitrusting en voorraden betreffen de brandstoffen en victualiën voor het schip en de uitrusting om het varen, manoeuvreren, afmeren en ankeren mogelijk te maken, alsmede de meest benodigde gereedschappen en reserveonderdelen. Om met dat laatste te beginnen: indien de motor -- als belangrijkste garantie van uw veiligheid -- in orde is, zal de voorraad reserveonderdelen zich doorgaans beperken tot reservelampjes voor de navigatieverlichting en de binnenverlichting, wat slangen van de gebruikte diameter en de bijbehorende slangklemmetjes om provisorische reparaties van leidingen te kunnen verrichten, reservezekeringen voor alles wat gezekerd is, en reservefilters en -pakkingen voor zover filters, pakkingen en andere periodiek te vervangen motoronderdelen aan boord voorkomen. Als standaardgereedschappen dient men in ieder geval te beschikken over diverse maten schroevendraaiers, enkele goede tangen/bahco's/dommekrachten, de voor bout- en moermaten nodige steek- of ringsleutels, een stanleymes, een hamer, en in ieder geval de voor bepaalde technische apparatuur benodigde speciale gereedschappen (zoals inbussleutels voor veel constructies en soms voor motordelen, vetspuiten voor sommige te smeren onderdelen, en dergelijke). Gereedschap voor elektra naar behoefte: striptangen, voltmeetsnoer, fitting-schroevendraaier en kroonsteentjes enzovoort.

Motorbrandstof spreekt vanzelf, maar ook de benodigde smeerolie, eventuele mengsmering voor een buitenboordmotor of generator (pas op benzinedampen!), galan-vet of schroefasvet en soortgelijke zaken kunnen nodig zijn; zelfs lampolie kan onmisbaar zijn indien men met gebruikmaking van een stormlamp als ankerlicht ergens voor anker de nacht door wil brengen! Brandstof voor de verwarming - indien die niet gelijk met de motor wordt voorzien van gasolie - kan in voor- en naseizoen ook van belang zijn. Het verdient overigens aanbeveling bij de inrichting en uitrusting van een schip te streven naar een zo klein mogelijke

verscheidenheid aan brandstoffen, juist vanwege het risico en de noodzaak van een zorgvuldige opslag en zorg. Een handig hulpmiddel voor het tanken-zonder-morsen is een plastic emmertje met een gat in de bodem, waarin een plastic tuit is gelijmd die in de tankopening past, met een stukje spons eromheen; door de dieselslang door dit emmertje heen te steken, voorkomt men bij over-vullen dat de gasolie rechtstreeks over het dek het water in stroomt.

Verder dient een schip natuurlijk over de voorgeschreven uitrusting te beschikken voor de navigatie: communicatiemiddelen (mobiele telefoon en/of marifoon, eventueel AIS), tekens (noodsignalen, vlaggen, maar ook bijvoorbeeld een ankerbal), lijnen (minstens twee maal 25 meter), meer-pennen, anker, reddingmiddelen, en als het vaargebied het nodig maakt: kompas, parallellinaal, slaggaard en klok, verrekijker, kaarten en gidsen. Houdt u er rekening mee dat u in een noodsituatie verzeild kan raken, die de beschikbaarheid van deze middelen tot een zaak van levensbelang kan maken: dat lijkt onwaarschijnlijk, maar gebeurt vaker dan u denkt, en in die situaties geldt altijd: beter mee verlegen, dan om verlegen!

Voor wie een vaartocht plant waarin onderweg aan boord wordt overnacht, is een lijst van beschikbare hotels overbodig. Wel is het dan zaak te beschikken over al die voorraden aan boord, die de afhankelijkheid van winkels en restaurants niet te groot maken: immers, men wordt vaak verrast door oponthoud, door tegenvallende voortgang (waardoor men een bepaalde brug- of sluispassage net niet haalt) of door stremmingen. In dat geval is het niet altijd zeker dat men voor sluitingstijd nog boodschappen kan doen, of dat men op loopafstand een restaurant aantreft. Het kunnen voorzien in een goede maaltijd door het aanspreken van de boordvoorraad is in zulke gevallen een garantie voor een ontspannen berusting, en zal voorkomen dat men zich gedwongen ziet te gaan 'racen' om een bepaalde passage nog net te halen, of in het duister verder te varen. Bovendien is het aangenaam om iedere dag te kunnen kiezen: eten we 'buiten de deur' of maken we wat aan boord?

Het is moeilijk om een algemene richtlijn te geven voor mee te nemen voorraden: dat zal immers sterk afhankelijk zijn van de eet- en drinkgewoonten van de opvarenden, alsmede van het aantal opvarenden. Wel is het zinnig te wijzen op de noodzaak ook de basisartikelen (waarover men bij thuis koken meestal automatisch kan beschikken) mee te nemen: boter, olie, azijn, peper, zout, kruiden, lucifers, drinkbaar water, koffie, thee, uien, knoflook en dergelijke; het zijn vaak de meest dringend gemiste ingrediënten. Voor zelf-kokers kunnen ook de keukengereedschappen belangrijk zijn: messen, blik- en flesopeners, bestek; het gemis ervan kan lastige problemen veroorzaken.

Voor wie met gas of campinggas kookt, is een waarschuwing op zijn plaats: gas (ook campinggas) is zwaarder dan lucht en zinkt in een boot dus naar beneden, tot

op het vlak of boven de kiel, waar het zich kan ophopen tot gevaarlijke concentraties. Daarom is aan boord nog meer voorzichtigheid geboden met gasinstallaties dan thuis: uitsluitend deugdelijke, goedgekeurde apparaten mogen worden gebruikt en ze moeten op een deugdelijke wijze zijn aangesloten en regelmatig te worden gecontroleerd op gasdichtheid. Andere kookapparatuur, zoals petroleumstellen, verstuivers en andere warmtebronnen op vloeibare brandstoffen, moeten goed vast geïnstalleerd zijn zodat omvallen of morsen met de brandstof niet mogelijk is. Barbecueën moet u nooit aan boord doen, maar altijd op de wal, op een plaats waar het mag en waar geen risico voor brand bestaat. En dan nog is het hebben van voldoende gebruiksklare brandblussers aan boord geen overbodige luxe: vergeet u niet dat ieder jaar ongelukken met vuur aan boord van jachten plaatsvinden, die voorkomen hadden kunnen worden door een goed gebruik van goede materialen of door voldoende kennis en middelen om een begin van brand te bestrijden.

Voor de overige uitrusting (servies en bestek, glaswerk, schoonmaakmiddelen, kookgerei, potten en pannen enzovoort) zal ieder te rade moeten gaan bij zijn eigen plannen betreffende de hoeveelheid mogelijkheden en comfort die aan boord gewenst worden. Caravan- en camperbouwers, bootbezitters, eigenaren van vakantiehuisjes, allen kampen met vergelijkbare problemen. Voor handige, praktische tips betreffende het op een zeer kleine ruimte installeren van een goede keuken zijn dan ook veel boeken en tijdschriften verschenen. Ook de watersport- en kampeerbeurzen leveren vaak goede ideeën op.

Een goede voorbereiding van de activiteiten, die u aan boord denkt te gaan doen, en het goed nadenken over wat daar allemaal bij komt kijken, zal doorgaans genoeg zijn om zelf een lijst van benodigdheden te kunnen samenstellen. Spreekt u dit goed door met uw mede-opvarenden: het levert veel voorpret en plezier op, nog voor de reis goed en wel begonnen is!

En als laatste op het gebied van voorraden, het geld! Op sommige bruggen en sluizen wordt een bijdrage van U verwacht, die vaak niet per bankkaart of pinpas betaald kan worden. U moet dus over enig contant geld beschikken om aan uw betalingsverplichtingen te kunnen voldoen. Doorgaans kunt u met enkele tientjes per etmaal volstaan, maar er zijn plaatsen waar het havengeld voor sommige schepen naar bijna twintig euro per nacht gestegen is. In de Almanak van de ANWB staan meestal de tarieven van havens en bruggen juist vermeld.

Ten slotte kunt u proberen van de ervaringen van andere bootbezitters gebruik te maken door uw plannen met hen door te spreken en naar hun tips en raadgevingen te luisteren. Ook dat kan een aangename bezigheid zijn als onderdeel van de voorbereiding van uw vaartocht. Als dan uiteindelijk alles geregeld en in orde is, en u vaart uit, weet u zich ervan verzekerd alle eventualiteiten het hoofd te kunnen bieden, en is uw vaarplezier verzekerd!

Nawoord

De in dit boek beschreven tochten zijn door de auteur gevaren met een grote verscheidenheid aan bemanning, met de volgende schepen: de Omega (luxe motor, 89 ton, lengte 25,5 meter), de Anna Maria II (passagiersschip, lengte 30,5 meter), de Anna Maria I (passagiersschip, lengte 26 meter), de Anna Maria IV (passagiersschip, lengte 38,5 meter), de Wilhelmina (sleepboot, lengte 15,4 meter) en de Notaris (plezierjachtje, lengte 6,8 meter). Delen van de drie tochten werden gevaren tussen 1986 en 1991. De hele route werd in 2020 gecontroleerd om te zien of er elementaire wijzigingen in zijn opgetreden.

Bijzondere dank verdienen Peter Feenstra (medeschipper en fotograaf), Klaas Pater van Scheepswerf De Dissel BVS (voor het beschikbaar stellen van de Anna Maria IV en de Wilhelmina, en voor zijn schat aan historische kennis van scheepvaart en waterwegen), Harry Wagt en Marianne Blanc van V.O.F. Boven Water' (voor het gebruik van hun Anna Maria II en veel gezellige uren), Arie Krüse van Channel Cruises Holland BV (voor het beschikbaar stellen van de Anna Maria III en de makreel), Eldert en Sinie Meeter van de Lazina en Bouke van Dijk van de Anna Maria en Siep Amsterdam van de Friesland (voor de belangeloze hulp die zij boden op de vele tochten), en de vele andere schippers, brugwachters, sluismeesters en havenmeesters van wie ik informatie voor dit boek ontving.

Amsterdam, september 1991 Hans Kouwenberg

Ray-sur-Saône, januari 2020, Hans Kouwenberg