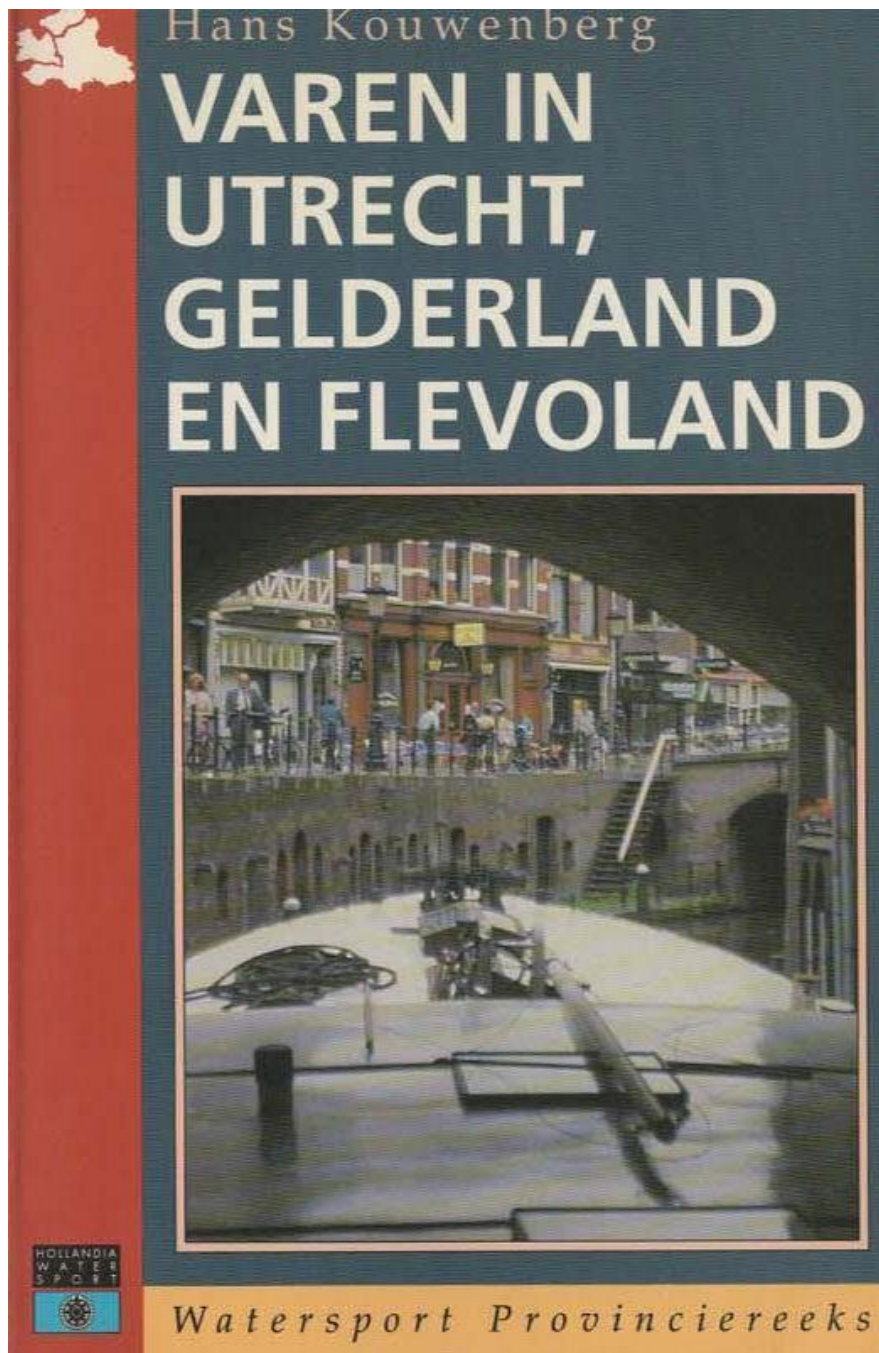


Hans Kouwenberg

**VAREN IN UTRECHT, GELDERLAND EN FLEVOLAND**

UITGEVERIJ HOLLANDIA



## **Inhoud**

<b>Woord vooraf</b>	<b>3</b>
<b>1 Van Muiderslot naar Loevestein: de Keulsche Vaart</b>	<b>5</b>
1.1 Van Muiden naar Nigtevecht	7
1.2 Van Nigtevecht naar Maarssen	11
1.3 Door Utrecht in the old-fashioned way...'	15
1.4 Van Utrecht naar...bezuiden de Lek'	20
1.5 Van de Lek naar Loevestein	24
<b>2 Over drie rivieren van Zuiderzee naar Zuiderzee</b>	<b>28</b>
2.1 De Lek: historisch vaarwater	28
2.2 De Nederrijn	31
2.3 De Gelderse IJssel	42
2.4 De Randmeren	49
<b>3 Van plassen en poldervaarten</b>	<b>59</b>
3.1 De Vinkeveense Plassen	59
3.2 De Loosdrechtse Plassen	64
3.3 De Vaarten door Oost- en Zuid-Flevoland	67
<b>4 Van die dingen die iedereen weten moet</b>	<b>69</b>
4.1 Regels op de Utrechtse, Gelderse en Flevowateren	69
4.2 Kaarten en gidsen	69
4.3 Uitrusting en voorraden	71
<b>Nawoord</b>	<b>75</b>

## Woord vooraf

De provincie Utrecht is vergeleken met Friesland, Noord- of Zuid-Holland zeker geen provincie die rijk is aan vaarwater. De provincie Gelderland herbergt weliswaar het grootste deel van de Waal, de Rijn, het Pannerdens Kanaal, de Nederrijn en één oever van de Maas, maar in strekkende kilometers bezitten de provincies Utrecht en Gelderland slechts een fractie van de lengte van hun westelijke burenen. De provincies staan echter geenszins onder aan de ranglijst van vaarprovincies en wel om twee redenen: om de onovertroffen pracht van hun kleine vaarroutes en vanwege de historische betekenis van veel van hun wateren. De oorsprong van de Nederlandse beschaving aan de Lek bij Wijk bij Duurstede, (historisch Dorestad) ligt hier; ook de oorsprong van de waterlinie; de oudste vaarroutes van Amsterdam naar het binnenland van Europa verlopen via Utrecht en Gelderland, maar ook de nieuwste (in de vorm van het zeer belangrijke Amsterdam-Rijnkanaal). Of het toeval is weet ik niet, maar in feite liggen de twee mooiste rivieren van Nederland, de Vecht en de Hollandse IJssel (in tegenstelling tot wat de laatste suggereert) voor een groot deel op het grondgebied van deze provincies. En het blijft een feit dat de Waal, als Nederlands verlengstuk van de Rijn, verreweg de belangrijkste transportader van alle Europese binnenwateren is.

In Utrecht bevindt zich, vooral voor de kleinere toervaarders, een waar paradijs van historische, minuscule waterwegen, die ten gevolge van de afmetingen van hun kunstwerken en de diepgang taboe zijn voor grotere schepen, en waar rust, stilte en natuurschoon de dienst uitmaken. In Utrecht hebben we één hoofdvaarroute uitgezet, waarvan de wateren zich niet lenen voor snel varen of haastig passeren, en waar zoveel te zien en te genieten valt, dat men er goed aan doet de tijd te nemen op alle plaatsen die gepasseerd worden.

Een echt grote toertocht is zonder buiten de grenzen van de provincies Utrecht en Gelderland te komen niet echt mogelijk. Wel bijna, door er een stukje Overijssel bij te smokkelen en Flevoland ook als vaarprovincie te bespreken. We hebben deze grote toertocht gemaakt vanaf Muiden over Vecht, Merwedekanaal en Lek, vervolgens over die rivier en de Nederrijn naar Arnhem en via de Gelderse IJssel en de Randmeren terug naar Muiden.

Bij de passage over de Randmeren vaart men langs Flevoland. In het derde hoofdstuk worden de poldervaarten door Oost- en Zuid-Flevoland onafhankelijk van de overige routes beschreven, evenals een andersoortig, maar even specifiek vaarwater: de Loosdrechtse en Vinkeveense Plassen. Daarbij wordt aan de overbekende aspecten van deze vaarwateren wat minder aandacht besteed dan aan de onbekende.

Een groter verschil van vaarwater op zo'n klein areaal is bijna niet denkbaar. Voor de toevaarder tonen de twee tochten en de beschrijving alle variatie, die het varen op klein binnenwater kan bieden.

Nadrukkelijk zijn in deze routes de belangrijkste waterwegen van Utrecht en Gelderland - het Amsterdam-Rijnkanaal en de Waal - vermeden: de grote scheepvaart op deze wateren, met enorme tankschepen, vierbaks-duwstellen en gesleepte vrachtschepen is dusdanig intensief, dat de pleziervaarder er beter aan doet zich met zijn relatief kleine scheepje niet tussen de (moeilijk manoeuvreerbare) kolossen te begeven. Het kanaal wordt alleen twee maal overgestoken en zelfs dát dient met de nodige voorzichtigheid te gebeuren!

De rest van de Utrechtse en Gelderse waterwegen is klein, rustig, pittoresk en vooral: veilig. We wensen u dan ook een goede vaart en veel plezier bij het 'Varen in Utrecht, Gelderland en Flevoland'.

## **1 Van Muiderslot naar Loevestein: de Keulsche Vaart**

Eigenlijk is het een beetje gemeen om een waterroute te laten beginnen bij het Muiderslot en te laten eindigen bij Slot Loevestein: die twee middeleeuwse kastelen hebben namelijk met elkaar gemeen dat het bij beide geen sinecure is er vanaf het water een bezoekje aan te brengen. In Muiden is er wel meer-gelegenheid, maar daar is het doorgaans zó vol en warrig, dat de meesten er de voorkeur aan zullen geven een wat rustiger stek uit te zoeken. Bij Loevestein daarentegen is het heerlijk rustig, maar de enige aanlegsteiger bij het eiland waarop Slot Loevestein staat, is nadrukkelijk voorbehouden aan het kleine veerbootje: aanleggen is er ten strengste verboden.

Toch is de route, hoewel ze een behoorlijk eind over grondgebied van de aangrenzende provincies Noord- en Zuid-Holland smokkelt, een representatieve doorkruising van de provincie Utrecht. De route bevat de gehele loop van de rivier de Vecht, het Merwedekanaal benoorden de Lek, het (eigenlijk Zuid-Hollandse) Merwedekanaal bezuiden de Lek (met als zijtak de Linge naar Geldermalsen), en eindigt op de samenvloeiing van Waal en Afgedamde (of Andelse) Maas, waar de oever van Slot Loevestein weer nét bij de provincie Gelderland behoort. En zelfs los van het historische gesjouw met boekenkisten (in Loevestein) en boekenclubs (in Muiden), biedt alleen de aanblik op de beide kastelen al een reden om er langs te varen.

Historie wordt niet alleen gevonden in de gebouwen langs deze vaarroute: ook de ontstaansgeschiedenis van de route zelf gaat eeuwen in de geschiedenis terug. Al in de twaalfde eeuw was een verbindingskanaal gegraven tussen de rivier de Vecht bij Utrecht en de Lek bij Vreeswijk, zodat schepen vanuit Amsterdam via de Vecht en deze zogenaamde Vaartse Rijn naar de rivieren konden varen, en daarlangs verder naar het Duitse achterland. In 1638 werd de Weespertrekvaart geopend, een gemakkelijker en korter verbindingskanaal tussen de Amstel en de Vecht, waarmee het soms woelige IJsselmeer (toen nog Zuyderzee) vermeden kon worden.

Latere verbeteringen voor de trekvaart, de beurtvaart en het modernere vrachtvervoer hebben uiteindelijk geresulteerd in de bouw van eerst de Keulsche Vaart, toen het Merwedekanaal en later het Amsterdam-Rijnkanaal. Het laatstgenoemde kanaal volgt benoorden Utrecht dezelfde loop als het Merwedekanaal, maar is bezuiden Utrecht geheel nieuw gegraven, naar Tiel. De noordelijke helft van de Keulsche Vaart bestond in 1824 uit niets anders dan de bestaande Weespertrekvaart, een stukje Vecht tot bij Utrecht, en de Vaartse Rijn (uit de twaalfde eeuw) naar Vreeswijk. Nieuw was de zuidelijke helft: met gebruikmaking van de waterlopen van de Linge en de Zederik werd de Lek bij Vreeswijk verbonden met de Waal bij Gorinchem, waardoor een veel betere bevaarbaarheid van de route naar Duitsland gegarandeerd was. Deze verbinding, oorspronkelijk Zederiks Kanaal geheten, is in grote lijnen nog steeds de huidige

loop van het Merwedekanaal bezuiden de Lek, en daarmee onze verbinding met het puntje van Gelderland, waarop Loevestein staat (dat pal tegenover Gorinchem ligt, op de zuidelijke Waaloever).

In 1894 werd tussen Nigtevecht en Utrecht een nieuw, recht kanaal gegraven om de bochtige Vecht te omzeilen en tegelijkertijd werd de rest van de Keulsche Vaart verbreed en vergroot tot Merwedekanaal, zoals het vandaag de dag nog grotendeels heet. Toen in 1952 het huidige Amsterdam-Rijnkanaal geopend werd, werd een deel van het noordelijke Merwedekanaal door het nieuwe kanaal opgeslokt: boven Utrecht vinden we van het Merwedekanaal niets meer terug. Bezuiden Utrecht bleef het kanaal echter zijn functie behouden, en tot op de dag van vandaag vormt het zowel voor de beroepsvaart als voor de watersport nog een redelijk belangrijke verbinding.

In feite is het enige excuus om het zuidelijk deel van het Merwedekanaal bij dit boekje te betrekken, dat de Linge, het riviertje van Gorinchem naar Geldermalsen, grotendeels op Gelders grondgebied ligt en dat Slot Loevestein op het meest westelijke puntje van de provincie Gelderland staat. Door dit excuus met beide handen aan te grijpen, kunnen we een beschrijving opnemen van vrijwel de gehele vroegere Keulsche Vaart, zoals die het grootste deel van de vorige eeuw nog in gebruik was. Onze eerste route volgt de gehele Keulsche Vaart, al komen wij vanaf het IJsselmeer in plaats van uit Amsterdam. Het eerste stukje Vecht tussen Muiden en Weesp neemt in onze route dus de plaats in die de Weespertrekvaart eigenlijk toekomt.

## **1.1 Van Muiden naar Nigtevecht**

Voor wie vanaf het IJmeer de haven van Muiden wil binnenvaren, is de havenmond 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 duizenden zeiljachten en -jachtjes die hier hun thuishaven hebben, en die in overvolle jachthavens aan weerszijden van het vaarwater soms gevaarlijk ver uitsteken. Als men aan bakboord het imposante Muiderslot ziet opdoemen met zijn zware hoektorens die over de slotgracht en de havenmond uitkijken, moet de schipper bedenken dat hij zijn ogen hier beter op het vaarwater kan houden dan op het kasteel, dat men het best later vanaf de wal kan bezichtigen.

Voor degene die niet hoeft op te letten 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. Deze aanblik zal de dromers onder u zeker doen terugdenken aan de tijd van de Muiderkring, het kunstzinnig literair genootschap dat Pieter Corneliszoon Hooft in het Muiderslot in stand hield. Dat het slot al eeuwen daarvoor gebouwd was om de monding van de Vecht te verdedigen, is minder bekend. Avonden waarop men zich bezighield met poëzie en filosofie moeten zich hier hebben afgespeeld, in een tijd waarin zulke zaken eigenlijk nog waren voorbehouden aan de notabelen en de geestelijkheid. Of van die hoofse gebruiken nog veel over is kan men betwijfelen als men de hoeveelheid lastig zoemende waterscooters overziet die nu aan de voet van het slot de invaart van de stad Muiden blokkeren.

Iets voorbij het slot versmalt het vaarwater zich in een lange stuurboordbocht en mondt uit bij de dubbele zeesluis van Muiden, waarvan beide kolken precies even groot zijn, maar de stuurboordkolk vanwege de draaibrug die erover ligt, vijf meter minder bruikbare schutlengte heeft dan de bakboordkolk. Met haar 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 getijsluizen is het verval in de zeesluis te verwaarlozen; al een paar minuten nadat de deuren aan de zee kant achter ons gesloten zijn, gaan de deuren naar de Vecht open. 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 ons een weg banen: aan de andere kant van de sluis blijken net als aan de zee kant honderden schepen en scheepjes kriskras door elkaar afgemeerd te liggen of dobberend voor de sluis te wachten.

De 'Grote Zeesluizen' in Muiden hebben 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 aan de functies die deze plaats destijds had, namelijk waterkering, strategische bewaking van rivier- en landverkeer, én belang. rijk 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, die toen al gelijk drie sluiskolken naast elkaar vormden, bestaande uit twee spuisluizen met daartussenin een schutsluis. 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 het tot stand komen van de Afsluitdijk weer gesloopt. In 1975 is het gehele complex door Rijkswaterstaat gerestaureerd en in de huidige perfecte staat gebracht.

Als u het stadje Muiden wilt bezoeken en het Muiderslot wilt bekijken, zal het nog heel wat voeten in de aarde hebben om voor een kort verblijf een geschikte aanlegplaats te vinden. Voor kleinere schepen raden we aan in de Muider- of Naardertrekvaart (die net binnen de sluis aan weerszijden van de Vecht afsplitsen naar Diemen en Naarden) te zoeken. Grotere schepen kunnen daar niet in de trekvaarten zijn respectievelijk 4,4 en 4,9 meter 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 en een bus naar Muiden biedt in dat geval uitkomst.

Het hedendaagse Muiden is als watersportcentrum zeer geliefd, maar daardoor ook eigenlijk veel te druk en te vol. Aan de zee kant van de sluis heerst vaak een ware terreur van speedboten, waterscooters en andere snelheidsmonsters, en aan de landkant is geen strekkende centimeter vrije kade meer te vinden. Met de sluispassage moet men ook al uitkijken, want wie de pech heeft op een hoogtijmoment voor de sluis te komen, kan weleens 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 voor wie er ten slotte in is geslaagd een plaatsje te bemachtigen voor de nacht, is een wandeling in de schemering rond het Muiderslot een absolute must!

Van Muiden vaart men in minder dan een halfuur over de hier zeer bochtige rivier de Vecht naar Weesp. Die 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 kunnen voorkomen. In deze bochten hebben honderden woonarken een ligplaats gevonden. Geen stukje van de rivieroever blijft hier onbenut. Het is dan ook een van de fraaiste waterlandschappen van Nederland, en omdat het geheel op nog geen kwartier rijden van Amsterdam ligt, is het niet verwonderlijk dat iedereen



hier lijkt te willen wonen.

Vroeger ging de Rijksweg A-1 bij Muiden met een ophaalbrug over de Vecht. Door de drukte op die weg is de brug recentelijk vervangen door een enorm aquaduct, zodat de weg nu ónder de rivier door loopt. Er ligt nog wel een (nieuwe) brug, maar die is alleen voor lokaal verkeer bedoeld. Tussen Muiden en Weesp liggen op veel plaatsen nog woonarken afgemeerd.

Vlak voor Weesp, na nog een heel scherpe bocht in de rivier, ligt over het enige relatief rechte stuk vaarwater de spoorbrug van de lijn Amsterdam-Hilversum, die nu vanwege twee speciaal aangelegde vaste doorvaartopeningen voor schepen tot 3,5 meter hoog zonder oponthoud passeerbaar is. Toen deze nieuwe voorziening net was aangelegd heb ik eens een uur lang gebarend, signalen gevend en roepend geprobeerd de toen nog aanwezige brugwachter ertoe te brengen de brug te openen, mij niet bewust van de probleemloze passagemogelijkheid door de twee vaste openingen. Je zou dan denken dat de brugwachter wel zo vriendelijk zal zijn om even een wijzende arm (of zelfs maar vinger) uit te steken. Nee dus! Of het ermee te maken heeft weet ik niet, maar inmiddels wordt de burg op afstand bediend.

Na de spoorbrug bereikt men het punt waar de Vecht en het Smalweesp elkaar ontmoeten. Het Smalweesp is het stukje van de Weespertrekvaart tussen het dorpje Driemond (bij de monding van de Gein) en de Vecht in Weesp. Wie echter doorvaart over de Vecht draait sterk naar bakboord en vaart dan de brug over het Smalweesp voorbij. Door de brugopening kijkt men in de Weespersluis, die tegenwoordig vrijwel altijd aan beide zijden openstaat. Vroeger, ten tijde van de Keulsche Vaart, bracht deze sluis de schepen van het boezempeil van Amsterdam naar het Vechtpeil. Het ging hier net als in Muiden om een verschil van slechts luttele centimeters. De omvang van de Weespersluis toont dat in de dagen van weleer de scheepvaart nog niet de afmetingen had die de moderne Rijnvaart heeft. Een schip van 40 bij 5 meter (tegenwoordig behorend tot de allerkleinste klasse van de beroepsvaart) was het grootste dat de sluis in Weesp kon passeren. Achter de sluis ligt gelijk de oude havenkom van Weesp, waar het in het seizoen vaak heel druk is met pleziervaartuigen. Wie in Weesp wil overnachten doet er goed aan nog verder het Smalweesp op te varen, de twee bruggen voorbij, waar aan beide zijden van het Smalweesp ligplaatsen voor de pleziervaart gecreëerd zijn, met voorzieningen als drinkwater en douches, en waar slechts een voetpad langs het water ligt zodat men niet wordt geplaagd door verkeerslawaaï. Weesp is als stadje niet heel erg interessant, maar het biedt een goede mogelijkheid voor foeragering en restaurantbezoek. Enkele malen per jaar vinden er bijzondere muziekfestivals en culturele activiteiten plaats, die vaak rond de havenkom van Weesp gesitueerd zijn. Een ligplaats vindt men dan al helemaal niet meer.

Wie niet de moeite wil nemen af te slaan naar het Smalweesp, vindt net voorbij de

afslag ook nog een mogelijkheid om aan te meren, aan de stuurboordoever van de Vecht. Of er hier plaats is, zal sterk afhangen van de periode in het jaar, want 's zomers is het bijna ondenkbaar hier nog vrije ligruimte te vinden. In dat geval moet men via de Lange Vechtbrug (die door personeel van de sluisbrug bediend moet worden, waardoor soms lange wachttijden ontstaan) Weesp verlaten en over het bochtige riviervak naar Hinderdam en Nigtevecht varen.

Landschappelijk is dit stuk van de rivier zeer fraai. Het vaarwater slingert zich met grote ruime bochten door een groen weidelandschap, laag en drassig, wat logisch is als men bedenkt dat men hier midden in de waterlinie vaart. Heel dit landschap kon worden 'geïnuundeerd, onder water gezet ten bate van de militaire verdediging van de omgeving van Amsterdam. Behalve boerderijen en voormalige boerderijen is er nauwelijks bebouwing en men merkt bijna niet dat men nog altijd op slechts enkele tientallen kilometers van Amsterdam vaart. Alleen de brug bij Uitermeer overspant dit deel van de rivier. Verder zijn er tot de bruggen in Vreeland geen hindernissen meer. De dam bij Hinderdam, die de voorloper vormde van de Groote Zeesluizen in Muiden, is immers sinds het tot stand komen van die sluisen opgeruimd. De dode rivierarmen rond fort Hinderdam worden nu veelvuldig gebruikt als ligplaats voor de pleziervaart. En de onvermijdelijke woonschepen liggen ook hier soms dicht tegen elkaar aan; daar waar gemeerd mag worden, wordt geen centimeter onbenut gelaten.

Met nog wat flauwe bochten bereikt de Vecht het dorp Nigtevecht, waar een moderne verbinding met het Amsterdam-Rijnkanaal tot stand is gebracht, die het mogelijk maakt binnen enkele uren Amsterdam weer te bereiken, of zelfs Utrecht. Voor de pleziervaart over de Vecht is deze verbinding de plaats waar veel extra vaarverkeer op de rivier terechtkomt. Bij het kruispunt is het dan ook opletten geblazen!

En wie om de een of andere reden hier het Amsterdam-Rijnkanaal neemt, dient al helemaal op zijn hoede te zijn: het drukke en vaak kolossale beroepsverkeer maakt het bevaren van dit kanaal tot een gevaarlijke en weinig inspirerende ervaring. Bovendien heeft het overige deel van de route over de Vecht nog zoveel mooiste bieden, dat ik u ten zeerste afraad de rivier hier te verlaten!

## 1.2 Van Nigtevecht naar Maarssen

Enmaal voorbij de verbinding in Nigtevecht, voert de Vecht ons eerst een aantal kilometers door een landelijke omgeving: een kaasboerderij, de onvermijdelijke camping, wat losse minuscule plezierbootjes, hier en daar een molen, veel weilanden, veel koeien en veel riet. Van de watersportgebieden bij Nederhorst den Berg (dat in de grote boog ligt die de Vecht hier beschrijft) merkt men op de rivier niets. Eerder lijkt het alsof men op een rustig vaartje in Noord-Groningen zit. Als er al verkeer is, is dat meestal pleziervaart, in groepjes bij elkaar varende door de brugopeningen, want de bruggen worden veelal slechts voor groepen schepen geopend. Zo vaart men het welvarende dorp Overmeer voorbij en even later ook de woonschepenhaven van De Nes, een oude meander van de rivier waar schepen in een prachtige omgeving een grote groep individualisten huisvesten: ik zou er wel willen wonen!

Recht tegenover de Nes is de beroemde schutsluis 't Hemeltje, waarlangs men het Hilversums Kanaal kan bereiken, dat op zijn beurt weer toegang geeft tot enkele van de Loosdrechtse Plassen (tenminste voor schepen met een lage kruiplijn én een vergunning). Het Hilversums Kanaal stond op de nominatie om voor de scheepvaart buiten gebruik gesteld te worden, onder andere vanwege de deplorabele staat van de schutsluis. Gelukkig is de sluis rond de eeuwwisseling alsnog gerestaureerd, want behalve de toegang tot de plassen zou anders ook de bevaarbaarheid van het kanaal zelf verdwenen zijn. En in tegenstelling tot wat de saaie naam doet vermoeden, is het Hilversums Kanaal een aaneenschakeling van grillige, tussen dicht lover gelegen watertjes, die - als ze niet aan een kant door de drukke provinciale weg werden vergezeld - een heel natuurlijke indruk zouden maken.

Na de aftakking van Nes en Hilversums Kanaal resten ons nog slechts enkele kilometers naar het dorp Vreeland. Hier krijgt de Vecht geleidelijk aan het aanzien waardoor de rivier zo beroemd en geliefd is geworden. Hier beginnen de eerste landhuizen en buitenverblijven zichtbaar te worden op de oevers, hier verschijnen de eerste theehuisjes, de Engels aandoende hagen en heggen, de vele treurwilgen en berken, kortom, hier doemt het parkachtige landschap op dat zo kenmerkend is voor de Vecht. Tot Maarssen zal deze aanblik niet veranderen: een park van vijftien kilometer lang, vol met monumenten, architecturale tuinen en boomgroepen die haast door kunstenaars gemaakt lijken te zijn. Er heerst een weldadige rust, het is er stil en vol schoonheid. Het dorp Vreeland is er het beginpunt van.

Als men, komende van Nigtevecht, Vreeland binnenvaart, versmalt de rivier aanzienlijk en wat er overblijft is een nauw, niet helemaal recht en vol met kleine bootjes liggend stukje vaarwater. Hier moet men onmiddellijk na de bocht gaan stilliggen om te wachten op een brugopening van de oude dubbele houten basculebrug, waarvan de slagbomen nog met de hand worden bediend. Langzaam door de brugopening varende, ligt men vrijwel onmiddellijk wéér stil voor de

nieuwere brug in de provinciale weg, die ook al op zich laat wachten. Gelukkig heeft men dan alle tijd zich te vergapen aan de huisjes van Vreeland, aan de pittoreske kleine straatjes, de stokoude geveltjes en aan de kennelijke rijkdom van de hedendaagse bewoners van deze dorpen. Vlak na de brug in de provinciale weg passeert men het oude buitenhuis Slotzicht, waar vrienden van mij ooit de zolderverdieping konden huren van de – adellijke - eigenares, en zo voor een appel en een ei in een van de mooiste huizen van Nederland woonden! Hier wordt de Vecht weer breder en krijgen de treurwilgen de overhand.

De rivier loopt nu vlak langs de Loosdrechtse Plassen, die op twee of drie plaatsen zichtbaar zijn boven de linkeroever. Toch is hier nergens een verbinding, tenminste niet voor het kilometers verderop gelegen Mijnden, waar het enige sluisje tussen de Vecht en het merengebied vaak voor lange wachttijden zorgt. Vooreerst varen we nu op Loenen aan de Vecht af, al even fraai als Vreeland. Loenen heeft ook twee bruggen, een oude houten handbediende basculebrug en een nieuwere ophaalbrug in de provinciale weg. Tussen die twee bruggen staat op de oostelijke oever het prachtige slot Vegtlust, een schitterend bewijs van de interesse die ook onze voorouders al hadden in de Vechtstreek als woongebied.

Voor en na de brug in de provinciale weg is een lange aanlegkade voor de watersport gecreëerd, die echter altijd nog te klein is om alle belangstellenden tevreden te kunnen stellen. Vaak liggen de jachtjes hier drie- of vierdubbel, om de opvarenden de gelegenheid te geven het mooie Loenen te bekijken, of buitenhuizen zoals Nieuwerhoek en Vreedenhof.

De Mijndensesluis is verantwoordelijk voor de 'file' aan de oostelijke oever, iets voorbij de provinciale brug. De sluis verbindt de Vecht met de Drecht, een van de oude weteringen dwars door de Loosdrechtse Plassen heen. Die Drecht is de enige verbinding tussen het plassengebied en de rest van de Nederlandse binnenwateren voor scheepjes van enige diepgang of grootte, en dus is het dringen geblazen op dagen waarop iedereen naar de Loosdrechtse Plassen wil of er juist weer vandaan. Hoewel de capaciteit van de sluis aanzienlijk is vergroot bij de laatste restauratie, zal dit punt altijd wel een flessenhals voor de watersport blijven. Zolang de sluis er is, is de hoeveelheid schepen die hier aan de Vechtkant ligt te wachten soms zo groot dat de scheepvaart op de Vecht zelf ternauwernood kan passeren, vooral op momenten dat de schepen de sluis juist uit komen varen, terwijl de ongeduldige wachtenden alweer hebben losgegooid om te voorkomen dat er iemand voordringt!

Hierna wordt de omgeving al snel weer landelijk, hoewel de provinciale weg naar Breukelen, Maarssen en Utrecht nu vrij consequent de westelijke oever volgt.

In Nieuwersluis wordt de vlotte vaart weer onderbroken. Een keersluis die in een bocht vlak voor de ophaalbrug van Nieuwersluis ligt, vergt veel van de schipper. We moeten met moed, beleid en trouw laveren om zowel de sluis als de tegenliggers vrij te varen en dan ook nog goed voor de brugopening uit te komen. Goed

verborgen achter het huis van de brugwachter ligt de Nieuwe Wetering, het piepkleine verbindinkje met de Angstel, die enkele honderden meters verderop in het Amsterdam-Rijnkanaal uitkomt. Met een breedte van nog geen 3,4 meter is het sluisje, hoewel het doorgaans openstaat, slechts voor kleinere bootjes te bevaren. 's Winters is het zelfs helemaal gesloten, omdat dan de kruising met het kanaal afgesloten wordt.

Op de oostoever ligt in Nieuwersluis de beruchte militaire gevangenis waar in de woelige jaren zestig van de vorige eeuw menig 'dienstweigeraar' en deserteur zijn dagen heeft gesleten. Het gebouw heeft voor het leger aan gebruikswaarde ingeboet en besloten is om er een gewone gevangenis van te maken teneinde het tekort aan cellen enigszins te verminderen. Inmiddels is het een vrouwengevangenis. Het grimmige gebouw hoort eigenlijk niet thuis in zo'n prachtige, romantische omgeving.

Breukelen heeft, gek genoeg, zijn rug naar de Vecht toegekeerd; men merkt er weinig van de pracht en praal van dorpen als Vreeland, Loenen of Maarssen. Ook de brug is afwijkend van die in de andere dorpen: men moet er betalen - een bruggeld van maar liefst € 1,- per passage, te deponeren in een klomp!

Net voorbij Breukelen ligt op de westelijke oever de parel der Vechtkastelen, kasteel Nijenrode, waarin een der oudste hoger-beroeps-opleidingen van Nederland gevestigd is, Nijenrode Business University. Het schitterende oude hoofdgebouw met zijn zware contouren wordt door een gracht omsloten en pittoreske brugjes en paadjes verbinden het hoofdgebouw met de bijgebouwen. Het geheel ligt zo mooi verscholen tussen het lover van eerbiedwaardige oude bomen, dat het wel een filmdecor lijkt. Alles verkeert in een onberispelijke staat van onderhoud en men glijdt het enorme complex ademloos voorbij tot en met het fraaie oude theehuis en het in de rivier drijvende botenhuis, waar de roeiboten van de dames en heren studenten opgeborgen kunnen worden. Dit schitterende geheel kan de concurrentie van kastelen als Oudaen, Slangevecht en Cromwijk, alle vlakbij gelegen, ruimschoots het hoofd bieden.

Als men voorbij een tweetal dode rivierarmen is, voert een lange (en fraaie) bocht het dorp Maarssen in. De gehele bocht heeft goede aanlegmogelijkheden en het dorp is gemakkelijk te bereiken over het jaagpad. Hier rijden nauwelijks auto's, er wordt wel veel gefietst en gewandeld. De buitenhuizen met hun grote tuinen worden hier afgewisseld door kleine, popperige huisjes waarvan de bewoners in feite op onbetaalbare wijze kunnen meegenieten van het natuurschoon op deze 'Goudkust'.

Ook in Maarssen vernauwt de Vecht zich tot een smal slotje, waar een schip van bijna klasse 1 (zoals het onze) nauwelijks doorheen gaat. De fraaie gemetselde kaden in het dorp zijn ingericht als aanlegplaatsen voor passanten en water is te krijgen bij de brugwachter. Door de ligging langs niet druk bereden straten is

Maarssen een uitstekende plek om een rustige nacht door te brengen. De vele winkels in de nabijheid en de goede restaurants houden de magen gevuld en de dorst gelest. En wie toch naar meer kosmopolitisch amusement op zoek wil, kan gebruik maken van de snelle busverbinding met de stad Utrecht.

Wij besluiten in Maarssen vast te knopen en passeren daartoe de eerste van de twee bruggen. Tussen de twee bruggen kunnen we ons vrij grote schip wellicht wat gemakkelijker kwijt. De bruggen van Maarssen worden tijdens onze passage bediend door een vriendelijke brugwachter, Jan genaamd, die woont in het huisje bij de oude Vechtbrug. Hoewel deze brug geen marifoon heeft, lukt het soms via kanaal 10 je komst aan te kondigen. De brugwachter gebruikt namelijk een scanner om op de hoogte te blijven van de scheepsbewegingen in de buurt. Het verhaal gaat dan ook dat twee beroepsschippers ooit via kanaal 10 hun hart luchtten over de brugwachter, terwijl die vrolijk zat mee te genieten...

### 1.3 Door Utrecht 'in the old-fashioned way...'

Net ten zuiden van Maarssen passeert men, in een al iets minder landelijk wordende omgeving, de laatste verbinding tussen de Vecht en het Amsterdam-Rijnkanaal. Deze verbinding is een klein sluisje dat altijd openstaat en waar schepen tot een dikke vijf meter breed zichzelf het kanaal op kunnen wurmen. Ondanks de afmetingen van ons schip varen wij via Utrecht. Daartoe moeten we de dus níet door het verbindingssluisje, maar rechtdoor, door de nieuwe Oostwaarderbrug in Maarssen, waar een nieuwbouwwijkje is verrezen dat als een soort moderne 'Amsterdamse gracht' door een grachtje wordt omsloten. Dan moeten we de laatste grote meanders en kronkels van de Vecht volgen, om na een klein halfuur varen de prachtige brug van Oud-Zuilen te passeren, die bij enkele van de bijgebouwen van Slot Zuylen ligt. Slot Zuylen is een dermate imposant slot, dat een bezichtiging absoluut niet mag worden overgeslagen. Wel is het zaak een plaatsje te vinden waar men het schip goed vast kan leggen, want door het smalle en niet erg diepe vaarwater veroorzaken langsvarende schepen erg veel zuiging.

Slot Zuylen met zijn vier achthoekige torens past wonderwel in deze 'kastelentocht'. Het slot, dat bezichtigd kan worden, was ooit de verblijfplaats van de beroemde schrijfster Belle van Zuylen, aan wie veel in het gebouw nog herinnert. De meubel- en porseleinverzameling van het slot is tot ver over de grenzen beroemd.

De tocht voert nu allengs door de buitenwijken van de stad Utrecht. Dat was vroeger vooral merkbaar aan de bizarre activiteiten op een lange rij woonarken in de buurt van de Marnixbrug. Auto's reden daar stapvoets af en aan, en toen wij ten tijde van onze passage bedachten waar we zoiets eerder hadden gezien, leunde een tweetal zwaar opgemaakte, maar verder uiterst schaars geklede dames uit een van de ramen van een ark. We zaten hier destijds midden in de 'rosse buurt van Utrecht!

De Rodebrug geeft vaak oponthoud in Utrecht, want de brugwachters begeleiden schepen van en naar de Weerdsluis door met de schepen mee te rijden en alle bruggen te bedienen. Wij hebben na drie kwartier wachten geluk: de brug wordt voor ons gedraaid, en evenzo alle volgende bruggen, de David van Mollebrug en de Stenenbrug, net voor de sluis, die natuurlijk al uitnodigend openstaat. Die Weerdsluis is een oud beestje en de gemetselde kaden lopen niet helemaal verticaal, waardoor het soms lastig is een schip zo af te meren, dat het stijgende of dalende waterniveau de scheepsromp niet tegen de stenen drukt. Oppassen dus.

Een ander gevaar wordt voor ons echter meer acuut: sluiswachters! De afmetingen van ons schip - meer dan 25 meter lang en 4,5 meter breed - blijken de nieuwsgierigheid van de dienstdoende ambtenaren te hebben gewekt. Immers, alles wat door Utrecht vaart zijn jachtjes en kleine kruisers, maar zelden komt een groter schip dan de lokale rondvaartboot de sluis in. En alras wordt het probleem

duidelijk: de dienstdoende sluismeester gelooft niet dat ons schip de boogbruggen en de 'tunnel' in de Oudegracht zal kunnen passeren, en hij heeft geen zin het risico te lopen dat een halfuur later de hele binnenstad van Utrecht voor de scheepvaart gestremd is. Met de waterkaarten en de gegevens van Rijkswaterstaat ga ik eerst alle bruggen na en ik moet vaststellen dat door de weergave van de afmetingen (wel hoogte, wel breedte, maar niet de beperkingen ten gevolge van de boog) het absoluut niet zeker is of ons schip er wel of niet door zal kunnen. Na lang aandringen is de sluiswachter bereid ons door te laten, met daarbij de afspraak dat we enige tijd net buiten de sluis zullen wachten tot er nauwelijks nog scheepvaartverkeer in de grachten is. Dat geeft bij problemen tenminste enig respijt, bijvoorbeeld wanneer we achteruit varend het hele stuk van het stadhuis tot de Weerdsluis zouden moeten afleggen!

Na een verplichte pauze, die gebruikt wordt om wat eet- en drinkbaars aan dek klaar te zetten, gooien we dan eindelijk los en koersen heel langzaam op de eerste boogbrug van de Oudegracht af. Langzaam, met enkele decimeters speling, glijdt het statige schip door de boog, en even later hangen de takken van de oude wilgen die op de werven van de Oudegracht groeien in ons gezicht. Langzaam zoekt het schip zijn weg door de smalle geul tussen de aan weerszijden gebouwde werven. De kelders van de grachtenhuizen komen hier op uit. Veel van die werven zijn inmiddels eethuizen, cafés of terrasjes geworden, en al gauw varen we tussen een nieuwsgierig en ongelovig kijkende mensenmenigte door, die zich aan weerskanten met het glas in de hand verwondert over zo'n groot vaartuig in zo'n klein slotje!

De bruggen glijden één voor één voorbij, steeds met net nog enkele decimeters speelruimte tussen de hoogste reling en de boog. Als we echter het stadhuis naderen, ligt één van de bruggen, de Bakkerbrug, in een lange bakboordbocht en stuurboord ligt de kade bovendien vol met jachtjes en roeiboten. Langdurig draaien en manoeuvreren is nodig om de schuit met de kop voor het bakboord brug-gat te krijgen en daar blijkt het schip met slechts DRIE centimeter ruimte doorheen te passen. Voor ons ligt in een vrij scherpe bocht de tunnel die de Oudegracht onder het stadhuis doorvoert. Tot overmaat van ramp is de concentratie van terrassen hier het grootst, zodat we met enig zweet in de handen, geestdriftig gevolgd door honderden paren ogen, het schip stilleggen om het zo langzaam mogelijk goed voor de tunnelopening te manoeuvreren.

Heel voorzichtig drukken we de boeg van het schip in de tunnelopening. Tot zover gaat alles goed, op het oog heeft de tunnel evenveel ruimte als de boogbruggen. Maar als het schip half in de tunnel verdwenen is, begint de hoek die de tunnel maakt ons parten te spelen: langzaam, af en toe afduwend tegen de boog, draait het schip met de tunnel mee en de reling nadert daarbij de boog zo dicht, dat er nog geen potlood tussen gepast zou hebben! Na deze boog en hoek verbreedt de tunnel zich ongeveer een halve meter en even later glijdt het schip statig door het aller-smalste deel van de Oudegracht, het stuk waar geen ruimte voor werven en



terrasjes meer is. Maar het publiek van de bocht voor de tunnel staat nu luid applaudisserend boven op de tunnelboog: blijkbaar was men er net zomin als de sluismeester zeker van dat we erdoor zouden komen!

Vlak na de tunnel volgt een lange brug en daar gaat het alsnog bijna mis. De bemanning van een ons tegemoetkomend jachtje verkeert in de veronderstelling dat wij wel even opzij zullen gaan. Net op tijd ligt het schip stil en de in bikini en naaldhakken geklede dame op het jachtje hanteert een taalgebruik, waar menig zeebonk jaloers op zou zijn! Na enig wachten dringt het dan toch tot de bemanning door dat het weleens logischer en sneller zou zijn als zij uit de weg gaan, in plaats van wij. En met een millimeter speling schuift ons schip even later langs het jachtje verder de Oudegracht in. De dame kijkt kwaad de andere kant op!

Even verderop zijn er weer werven langs de gracht, alleen zijn ze stiller en rustiger dan aan de andere kant van de tunnel. Ook de dubbele boogbruggen zijn hier weer precies identiek en ons vaartuig glijdt nu geroutineerd door de bogen, soms stuurboord, dan weer bakboord varende, afhankelijk van de ligging en de kadevorm van de bruggen.

Omdat wij Utrechtse vrienden aan boord zullen krijgen, meren we af in het zuidelijkste stukje van de Oudegracht. Als even later de rondvaartboot aan komt stormen, staan we nog even angstig te kijken, maar het past, al kan er dan ook geen krantenpagina meer tussen! 's Avonds dineren we heel luxe onder een grote eik op de werf, midden in het oude stadshart van Utrecht, en we zitten tot ver na middernacht aan dek met een goed glas wijn. Eén ding weten we nu: ons trotse schip kan de Utrechtse grachten bevaren! Wat we hadden moeten doen als het water twee centimeter hoger had gestaan, weten we absoluut niet.

Utrecht is de grootste stad op deze route, en omdat er altijd wel een ligplaats in de buurt van het oude centrum te vinden is - is het niet in de Oudegracht, dan wel in de jachthavens die in de voormalige Catharijnesingel zijn aangelegd - ligt een bezoek aan dat centrum erg voor de hand. De fraaie Domtoren en de oude smalle straatjes eromheen bieden interessante wandelmogelijkheden. Daarnaast kunnen de liefhebbers van musea in Utrecht hun hart ophalen. Alle soorten tentoonstellingen vindt men er, van klokken en speeldozen tot en met oude kunst en schilderijen van iedere denkbare stijl en soort van spoorwegzaken tot middeleeuwse kunst; van oude instrumenten tot tabak, koffie en thee. Ze zijn te vinden in het Centraal Museum, het Rijksmuseum het Catharijneconvent, het Nederlands Spoorwegmuseum, het Universiteitsmuseum, het Museum voor Hedendaagse Kunst en het Koffie- en Theekabinet.

Theaters en bioscopen zijn er in overvloed en beide zijn beroemd om de festivals en baanbrekende evenementen, zoals de Filmdagen. Wie van winkelen houdt en niet wordt afgeschrikt door de enorme afmetingen van het winkelcentrum Hoog Catharijne, vindt op enkele vierkante kilometers werkelijk ieder denkbaar artikel te

koop uitgestald. Pal tegen het winkelcentrum aan bevindt zich de bekende Jaarbeurs, een enorm congrescentrum waar dankzij de zeer centrale ligging van Utrecht zeer veel landelijke activiteiten plaatsvinden: van vergaderingen tot enorme tentoonstellingen, van popconcerten tot religieuze massabijeenkomsten, van automarkten tot protestdemonstraties.

Ook voor minder massaal vermaak kan men trouwens in Utrecht prima terecht. Persoonlijk vind ik een wandeling langs de Nieuwegracht of de Kromme Nieuwegracht op een zondagmorgen altijd een belevenis. Nog voor de drukte losbarst, wandelt men daar in alle rust langs de prachtige grachten met hun vele fraaie zeventiende-eeuwse gevels. De parken in de stad vormen eveneens oasen van rust, al zijn ze in het centrum dun gezaaid. Daarnaast bieden de stadssingels de mogelijkheid voor een prachtige wandeling helemaal rond het oude centrum, waarbij men voor het grootste deel de oude vestingwallen van Utrecht volgt, die nu in dicht geboomte langs de singels liggen.

Uit eten gaan of een café of discotheek bezoeken kan in Utrecht heel goed. De grote studentenpopulatie in de stad houdt een scala aan betaalbare restaurants en cafés in stand, waarbij de werfkelders aan de grachten een bijzondere vermelding waard zijn: daar kan men, bij mooi weer natuurlijk, buiten op de werf zonder hinder van autoverkeer, heerlijk eten en drinken terwijl men van het uitzicht over de grachten de oude wilgen geniet.

De stad Utrecht dateert van het begin van onze jaartelling. Als 'Ultrajectum' (doorwaadbare plaats) bestond er al een nederzetting in de Romeinse tijd. Vanaf 1122 heeft Utrecht stadsrechten, en als belangrijkste stad van Het Sticht (een bisdom dat vrijwel geheel Midden-, Oost- en Noord-Nederland omvatte) speelde Utrecht eeuwenlang een hoofdrol in de Lage Landen. Historische feiten als de Unie van Utrecht, de Vrede van Utrecht en de stichting van de Oudkatholieke kerk van Utrecht wijzen op die rol. Ook de restanten van de oude burcht van Karel V op het Vredenburg herinneren aan vergane glorie van de stad: delen van de fundering van de burcht zijn na de bouw van muziekcentrum Vredenburg zichtbaar gemaakt.

Natuurlijk zit niet iedereen te wachten op het soort vaar-technische avonturen dat nodig is om de Oudegracht te bevaren en bovendien zijn de omstandigheden er niet altijd naar om zo scherp de proef op de som te nemen ten aanzien van de bevaarbaarheid van een dergelijke route. Met windkracht acht zouden wij het ook niet hebben aangedurfd! Voor degenen die dit passen en meten liever vermijden bestaat er een alternatieve route buiten de stad Utrecht om. Deze route voert van het sluisje bezuiden Maarssen tussen de Vecht en het Amsterdam-Rijnkanaal over dit kanaal naar de kruising met het Merwedekanaal, bezuiden Utrecht. Het sluisje in Maarssen is voor schepen van 40 bij 5 meter bevaarbaar, tot een hoogte van ongeveer 3,70 meter (vanwege de vaste brug over het sluisje). De route stelt wel eisen aan de 'zeewaardigheid' van het schip: de golfslag op het kanaal is bij drukke

scheepvaart soms zo hoog, dat een klein scheepje danst alsof het midden op de Atlantische Oceaan vaart. Bovendien hebben de loodrechte oevers van het kanaal de neiging deze golfslag heel lang in stand te houden. De golven kaatsen als het ware heen en weer tussen de oevers en ieder volgend passerend schip voegt er zijn boeggolf gewoon weer aan toe. Alleen op zondagen is het soms relatief rustig en kan men, zonder al te veel opwinding, dit traject bevaren. Men mist dan wel het fraaiste deel van de route door Utrecht, al is het natuurlijk altijd mogelijk vanaf de kruising met het Merwedekanaal terug te varen over dit kanaal naar de jachtligplaatsen aan de zuidzijde van het centrum van Utrecht.

#### 1.4 Van Utrecht naar...bezuiden de Lek'

Als we de volgende morgen onze tocht voortzetten, rest ons nog maar één brug (zo lang als een tunnel), die waarbij de Oudegracht en de Catharijnesingel samenkomen met de Singel, de Kromme Rijn en de Vaartse Rijn. In de Catharijnesingel, rechts, die verderop was afgedamd voor de bouw van het winkelcentrum Hoog Catharijne en het nieuwe Utrechtse station, maar die men nu weer aan het opengraven is, zijn enkele passantenligplaatsen voor jachten gebouwd waar u terecht kunt indien er in de Oudegracht geen plaats te vinden is. Daar hebt u wel veel last van het op de westelijke oever rijdende autoverkeer, maar de oostelijke oever is bijzonder fraai. Net als op veel andere plaatsen langs de singels zijn hier de restanten van de oude vestingwallen van de stad Utrecht nog zichtbaar, en de oude bomen, glooiingen en wandelpaden bieden een parkachtige aanblik.

De doorvaart tegenover de Catharijnesingel, links dus, geeft toegang tot de oostelijke doorvaartroute over de stadssingels en tot de Kromme Rijn, een bijzonder fraai vaarwatertje dat echter alleen voor kano's en zeer kleine scheepjes bevaarbaar is. Wie over een roeiboortje of kano aan boord beschikt, kan hier een fraaie roei- of peddeltocht maken.

Onze route gaat over de Vaartse Rijn, in de richting van de Lek. De Vaartse Rijn is in wezen geen arm van de Rijn, zelfs geen oude tak ervan. Het water is in de twaalfde eeuw als kanaal gegraven om te voorzien in een verbinding tussen Utrecht en de rivieren, en is op de een of andere manier Vaartse Rijn gaan heten. De rechte loop ervan, van de Oudegracht in een kaarsrechte lijn naar de Noordersluizen, suggereert al dat het hier geen natuurlijk water betreft, hoewel dat, zo'n tijd na het ontstaan ervan, vaak moeilijk te zeggen is.

De zes bruggen die de Vaartse Rijn overspannen, worden voor zover nodig vlot bediend en als we naar de oevers kijken, is er ook niet veel reden om ons hier te laten ophouden: zo fraai en pittoresk als de Oudegracht is, zo saai, burgerlijk en vervallen is de Vaartse Rijn. We stomen dus maar in een ruk door naar de Noordersluizen. De Noorder- en Zuidersluizen zijn ontstaan toen het Merwedekanaal (want daarop bevinden we ons inmiddels, net voorbij de Zuiderbrug) hier gekruist moest worden door het nieuwe Amsterdam-Rijnkanaal, dat een iets lager peil had dan de stadswateren van Utrecht. Sinds het Amsterdam-Rijnkanaal klaar is, schut de scheepvaart op het Merwedekanaal (benoorden de Lek) daarom eerst een stukje naar beneden in de Noordersluis, om honderd meter verder weer een stukje omhoog te schutten (in de Zuidersluis). Dat dit 'hobbeltje' alles bij elkaar al gauw een uur vertraging oplevert, is niet echt een grote ramp, want de hoeveelheid beroepsvaart op het Merwedekanaal benoorden de Lek is op de vingers van een hand te tellen.

De oversteek over het zeer drukke Amsterdam-Rijnkanaal vereist weer alle

aandacht en oplettendheid van de bemanning: de enorme vrachtschepen, tankschepen en duwcombinaties varen hier met soms ongelofelijk hoge snelheden voorbij en hebben voorrang boven het kruisende verkeer. Het is dus zaak, zodra zich een gaatje voordoet in de stroom schepen, zo snel mogelijk in een zo recht mogelijke lijn de overkant te halen. Daar kan men gelijk een goed heenkomen zoeken in de voorhaven van de Zuidersluis, weg van het golvende en zuigende water dat door de grote schepen consequent in beweging gehouden wordt. We zijn blij als de deuren van de Zuidersluiskolk vrij snel na ons binnenvaren gesloten worden: eindelijk rust!

Het stuk Merwedekanaal tussen de Zuidersluis en de Lek wordt door de beroepsvaart vrijwel niet gebruikt, omdat immers schepen via het Lekkanaal in veel kortere tijd de Lek kunnen bereiken. Wat nog in dit stuk van het Merwedekanaal vaart, heeft óf een plaatselijke bestemming, of het wil naar de Hollandse IJssel, die bij de Doorslag van dit stuk van het Merwedekanaal aftakt. De drie bruggen en twee sluisen worden, hoewel ze doorgaans nog slechts voor de watersport geopend hoeven te worden, redelijk vlot bediend. Het vaarwater is ter plaatse voldoende breed en ruim, iets wat ongetwijfeld zijn oorzaak vindt in het drukke verleden van dit kanaal, uit de tijd van vóór het Amsterdam-Rijnkanaal.

De afslag van de Hollandse IJssel is daarentegen zo klein dat je hem heel gemakkelijk over het hoofd ziet als je niet precies weet waar je zoeken moet. In een ruime bocht van het Merwedekanaal ligt, helemaal tegen de westelijke oever gedrukt, een minuscuul remmingwerkje dat de toegang blijkt te zijn tot de Doorslagsluis, de meestal openstaande sluis bij Jutphaas. Daarachter kan men via de al even smalle Doorslag naar de Hollandse IJssel varen, waarop men net ten westen van Vreeswijk uitkomt. Voor een uitstapje of een onderbreking van de hoofdroute is de Hollandse IJssel zeer geschikt: het is prachtig landelijk vaarwater met nog maar weinig beroepsvaart (hoewel nog altijd oplettendheid geboden is bij de vele bochten in deze natuurlijke vaarweg), dat door schitterende stadjes en dorpjes voert, zoals IJsselstein, Montfoort en Oudewater. Voor de allerkleinste plezierbootjes is het zelfs mogelijk vanuit Montfoort of Oudewater naar de Oude Rijn bij Woerden te varen en vandaar terug naar het Amsterdam-Rijnkanaal, een paar kilometer benoorden de Noorder- en Zuidersluis. Maar met schepen hoger dan ruim twee meter lukt dat al niet meer, en ook de breedte en lengte van het schip zijn aan vrij krappe maxima gebonden.

De vaart over de Hollandse IJssel tot Oudewater is bijzonder aantrekkelijk: kilometers van het prachtigste Hollandse landschap glijden achter lage dijken (waar men gemakkelijk overheen kan kijken) aan het oog voorbij, tot aan de einder de vreemde, van twee grote en twee kleine dakvlakken voorziene toren van Oudewater opdoemt. Het stadje is bekend om zijn Heksenwaag. Een theorie uit de middeleeuwen stelt dat heksen zich van andere mensen onderscheiden doordat ze een gewicht hebben dat veel te laag is in verhouding tot hun lengte; ze moesten

immers op een bezem kunnen vliegen! Door iemand die van hekserij werd beschuldigd te wegen, kon men vaststellen of zij (of hij) een heks was of niet. Zelfs tot 1729 kwamen van hekserij beschuldigden naar Oudewater om zich te laten wegen. Allen werden onschuldig bevonden en ontvingen een certificaat waaruit hun onschuld bleek. De Waag is tegenwoordig in haar oude glorie hersteld, en men kan zich er laten wegen om eens en voor altijd vastgesteld te zien dat men géén heks is! Bij vaststelling van het juiste gewicht ontvangt men nog altijd een certificaat. Je kunt nooit weten...!

Het stadje Oudewater, met de kleine Hollandse IJssel die zich door het centrum slingert en de nog kleinere Lange Linschoten die aftakt naar het noorden, is prachtig om te zien. De markt is gemaakt op een gewelf dat de Linschoten overbrugt en de middeleeuwse straatjes geven de indruk dat men enkele eeuwen terug is gegaan in de tijd. De rust en de veelheid aan prachtige doorkijkjes maken een tocht hier tot een bijzondere ervaring.

Officieel ligt de provinciegrens tussen Zuid-Holland en Utrecht nog ten westen van Oudewater, zodat wie door Oudewater vaart in wezen op Utrechts water vaart; voor de tocht via Montfoort en de Montfoortse Vaart geldt dat natuurlijk helemaal. Voor wie uit een andere provincie naar deze route komt gevaren of naar een andere provincie terug moet is de Hollandse IJssel, die na Oudewater via Haastrecht en Gouda loopt, een goede verbinding met Zuid-Holland, via de Gouwe of de (niet-gekanaliseerde) Hollandse IJssel.

Onze route voert verder over het Merwedekanaal naar Vreeswijk, een plaatsje dat met name in kringen van beroepsschippers grote bekendheid geniet. Schipperskinderen gingen hier naar school en schepen lagen hier vaak te wachten op hun toerbeurt. Nog steeds is het Merwedekanaal hier een verzamelplaats van allerlei soorten binnenschepen, van oude, versleten spitsen die op een koper (of sloper) wachten, tot en met gloednieuwe grote vrachtschepen met woningen als villa's achterop, die op lading wachten of er het weekend doorbrengen. Vlak voor de Koninginnesluis liggen altijd tientallen schepen aan beide zijden van het kanaal. De Koninginnesluis met haar hoge vloeddeuren en pittoreske dubbele basculebrug erboven biedt altijd een fraai gezicht. Voor de watersport is het aangenamer van deze sluis gebruik te maken dan het schutten in de veel grotere Prinses Beatrixsluis, die het Lekkanaal en de Lek met elkaar verbindt. Nee, deze kleinere en tragere Koninginnesluis ademt nog het verleden en de romantiek van de binnenvaart, die je in de nieuwere sluizen niet meer tegenkomt.

Als we aan de Lekzijde uit de sluis komen, varen we door de nog vrij lange voorhaven en komen dan in de eigenlijke Lek uit, waar deze rivier niet meer gekanaliseerd is. Omdat er een open verbinding met de getijwateren van de rivierdelta bestaat, komt op dit stuk van de rivier eb en vloed voor, iets waarmee men bij het vastmaken terdege rekening moet houden. Misschien is het zelfs wel

daardoor dat vastmaken hier bijna nergens mogelijk is.

Het riviergedeelte dat we moeten bevaren is overigens niet lang, want als we tussen de havenlichten door de rivier opvaren, varen we er, bijna recht aan de overkant, onmiddellijk weer af, alweer tussen havenlichten door, naar de Grote Sluis in Vianen. Wanneer we die eenmaal gepasseerd zijn, hebben we het Merwedekanaal benoorden de Lek verruild voor het gelijknamige kanaal bezuiden de Lek, het vroegere Zederiks Kanaal.

## 1.5 Van de Lek naar Loevestein

In meer dan één opzicht is de vaart bezuiden de Lek verschillend van de vaart ten noorden van deze rivier. Om te beginnen is er de omgeving: landelijk, vlak, en voorbij Vianen vrijwel ononderbroken door zelfs maar de minste bebouwing, met uitzondering van het schilderachtige dorp Meerkerk, ongeveer halverwege de vaart. Ook het verloop van de vaart is heel anders. In het Merwedekanaal bezuiden de Lek worden verscheidene bruggen op afstand bediend. Vroeger reed de man die de bruggen bediende in een autootje van Rijkswaterstaat met de schepen mee van de ene brug naar de andere, en wie zou denken dat een auto sneller is dan een schip kreeg hier zijn ongelijk bewezen. Meestal moesten de schepen namelijk vele minuten wachten tot de auto ze had ingehaald, wat vooral voor de beroepsvaart soms lange wachttijden bij de bruggen tot gevolg had.

De vaart bezuiden de Lek is qua breedte vergelijkbaar met het noordelijk deel van het Merwedekanaal. Eenmaal de rivier overgestoken passeert men eerst de Grote Sluis van Vianen, die typische sluisdeuren heeft. De deuren draaien altijd dezelfde richting op, ongeacht de waterhoogte op de rivier. Om te voorkomen dat een hogere waterstand aan de binnenzijde de deuren (die met de punt naar de rivier gericht zijn) zou opendrukken, worden ze na sluiting aan elkaar vergrendeld door een apart mechanisme midden op de deur. Dit principe is bij veel sluizen die op de rivieren uitkomen toegepast. Zo voorkwam men dat bij alle riviersluizen eb- en vloeddeuren gebouwd moesten worden en dat de sluiswachters steeds de waterstanden moesten bewaken om tijdig de vloed-door de ebdeuren te vervangen en omgekeerd.

Deze sluizen leveren wel een gevaar op: wie gewend is aan het gebruikelijke type schutsluis - een kolk met aan beide zijden puntdeuren in de richting van het hoge water -- kan zich gemakkelijk vergissen bij het vaststellen of de waterstand zal stijgen of dalen. Men wordt immers door de richting van de deuren op het verkeerde been gezet en er is alle kans dat men, in de veronderstelling omhoog geschut te worden, verrast wordt door een plotseling dalende waterstand! Wie dan achteloos de lijnen of trossen nog vast op de bolders of kikkers heeft belegd, zal zijn sloopje spoedig tegen de sluismuur geplakt zien, zodat kappen of doorsnijden van de lijnen nodig zal zijn.

Na de Grote Sluis van Vianen vaart men langs de havens van dit stadje het eigenlijke zuidelijke Merwedekanaal op. Dit is het gedeelte dat oorspronkelijk het Zederiks Kanaal heette. Al vrij snel na het verlaten van Vianen vaart men letterlijk tussen de koeien, de schapen en de molens. Het meest landelijke deel van Midden-Nederland glijdt aan ons voorbij. Langs het kanaal staan rechte rijen bomen die de vaart omzomen als om het sloopvaartverkeer te beschutten tegen de hier bijna altijd waaiende westenwind.

Het kanaal kent een aantal beweegbare bruggen, grotendeels draaibruggen, die op



afstand worden bediend. Door de twee brugopeningen kunnen beide vaarrichtingen tegelijk de geopende bruggen passeren.

Ongeveer halverwege Vianen en Gorinchem ligt het lieflijke plaatsje Meerkerk, aan de noordzijde geflankeerd door een opvallende en vaak draaiende windmolen, die boezemwater uit de polder in de vaart pompt. Meerkerk ligt in een vrijwel haakse bocht van het kanaal en heeft redelijk beschutte aanlegplaatsen, waar het rustig overnachten is.

Vorbij Meerkerk kan men langs twee verschillende routes verder varen: men kan het Merwedekanaal volgen, maar men kan ook het verbindingskanaaltje naar de Linge bij de Arkesdam nemen en via de benedenloop van het riviertje de Linge naar Gorinchem verder varen. Beide routes zijn ongeveer even lang, maar de Linge biedt een wat gevarieerder vaarroute die in Gorinchem weer een aansluiting op het kanaal heeft.

Aan het eind van het zuidelijk deel van het Merwedekanaal of van de Linge komen we in Gorinchem (spreek uit: Gorkum), waar het kanaal en de Linge door sluisen naar het niveau van de Waal worden gebracht. De nog bestaande sluis in de kanaalroute, de Gorinchemse Kanaalsluis, staat al jaren open en binnenkort worden de sluisdeuren dan ook gewoon verwijderd, zodat alleen de beweegbare brug over de sluis nog te bedienen blijft. De sluis waardoor het Merwedekanaal in verbinding staat met de Waal, heet de Grote Merwesluis, via welke men de voorhaven van Gorinchem bereikt. De verbinding tussen de Linge en de Waal wordt gevormd door de Kleine Sluis, die ten oosten van de Grote Merwesluis midden in het hart van Gorinchem ligt. Hier is een aanlegplaats voor passanten net benoorden de sluis, zodat men beschut tegen de variabele waterstand op de Waal en beschermd tegen de golfslag van de enorm drukke scheepvaart aan kan leggen. Een jachthaven voor een langduriger verblijf vindt men in de voorhaven van de Grote Merwesluis (aan de rivierzijde).

Gorinchem is een typische streekstad. Het heeft alle voorzieningen van een grote stad, maar is in omvang beperkt. De voorzieningen dienen niet alleen de inwoners, maar ook, en vooral, de bewoners van de uitgestrekte omliggende agrarische gebieden. Daar kan de passerende schipper dankbaar gebruik van maken. De talloze winkels in het centrum maken een foeragetocht bij voorbaat tot een succes en men kan in Gorinchem ook heel goed uit eten gaan, waarbij een onverwacht grote variatie in aanbod blijkt te bestaan: of men nu Grieks of Scandinavisch, Frans of Indiaas, Japans of Indonesisch, Marokkaans of Italiaans wil eten, men vindt er altijd wel iets van zijn gading. Vrijwel alle winkels en horecagelegenheden liggen binnen de oude vestingmuren van Gorinchem, die men op veel plaatsen nog kan zien, en door de kleine omvang van de stad is alles bovendien op loopafstand. Dat de stad sterk op de scheepvaart is gericht zal niemand verbazen: de ligging aan Europa's drukste vaarroute (Waal/Boven-Merwede) en dan nog op of vlak bij een

kruising van die route met maar liefst zes meer of minder belangrijke vaarwegen (Kanaal van Steenenhoek, Merwedekanaal, Linge, Andelse Maas, Nieuwe Merwede, Steurgat) maakt dat per dag meer schepen Gorinchem passeren dan menige andere veel grotere stad in Nederland. Dus voor wie in scheepvaart geïnteresseerd is, zal het doorbrengen van de nacht in Gorinchem een feest zijn. Alleen al het kijken naar de passerende scheepvaart op de rivier bij avond is, vooral 's zomers, een ongekend genoegen.

In de historie van Gorinchem speelt de ligging aan belangrijke verbindingen eveneens een grote rol. De Hoekse en Kabeljauwse Twisten hebben zich hier afgespeeld, juist vanwege het strategisch belang van de stad. Ook de Martelaren van Gorkum, zes door de geuzen gevangengenomen priesters die na de inname van Gorinchem in Den Briel terechtgesteld werden, hebben de stad bekendheid gegeven. De vele belegeringen en oorlogen hebben van Gorinchem logischerwijs een vestingstad gemaakt, wat nog op veel plaatsen rond het oude centrum te zien is. Binnen de vesting vindt men nog prachtige oude huizen en gebouwen, waarvan sommige schitterende namen hebben als 'Dit is in Bethlehem' of 't coemt al van God'.

Als men Gorinchem weer verlaat bereikt men, de rivier de Waal in oostwaartse richting twee kilometer volgend, het eindpunt van deze 'historische' tocht: op de plaats waar de Waal en de Afgedamde Maas samenvloeien, ligt aan de stuurboordzijde het prachtige vestingstadje Woudrichem en recht daartegenover, aan de bakboordzijde van de Afgedamde Maas, het slot Loevestein.

De oversteek van de Waal vereist wel de nodige concentratie. De hoeveelheid schepen die hier vaart is zo groot dat men soms een tijdje zal moeten wachten alvorens de overtocht te wagen. Het is met een klein scheepje niet verstandig zich kriskras tussen de beroepsvaart naar de overzijde te wagen, omdat de grote schepen voor Gorinchem de meest uiteenlopende koersen varen. Soms ziet men vijf of meer schepen naast elkaar varen met vrijwel gelijke snelheid, en het verdient aanbeveling niet tussen zo'n konvooi terecht te komen, want de schepen maken behoorlijke golven. De snelheid waarmee ze varen is soms moeilijk in te schatten en uitwijken is voor deze enorme gevaarten ook niet iets wat in een handomdraai mogelijk is. Nee, wachten tot er voldoende vrij vaarwater is om, zo recht mogelijk overstekend, de overkant te halen zonder in de buurt van passerende schepen te komen, verdient hier verreweg de voorkeur. En dan v r aan stuurboord net buiten de kribben de zuidoever volgen. Wie een marifoon aan boord heeft, doet er bovendien goed aan uit te luisteren op kanaal 10, zodat hij weet wat de overige scheepvaart van plan is en tijdig gewaarschuwd wordt als zijn koers die van de beroepsvaart dreigt te hinderen. Wie geen marifoon heeft, kan proberen de oversteek tegelijk met een overstekend binnenschip te maken. Men moet dan wel zeker weten dat dat schip dezelfde oversteek wil gaan maken!

Zowel het stadje Woudrichem als het slot Loevestein is een bezoek meer dan waard. Het stadje is door zijn goed bewaard gebleven historische centrum een voorbeeld van cultuurbehoud-zonder ophef. Men kan er voorts aangenaam gaan eten, men kan er goed foerageren en men kan er natuurlijk ook gewoon een wandeling maken. Aanlegmogelijkheden voor historische schepen vindt men in de eerste sectie van de vestinggracht, voor de watersport juist in de twee laatste secties van die gracht, gezien vanaf de Waal.

Bovenal kan men hier, vanaf de oever van die watersportligplaatsen, het voetveer nemen naar de andere zijde van de Andelse Maas of Afgedamde Maas, waar het slot Loevestein met zijn geschiedkundige geheimen en raadsels lokt. Zelf aanmeren aan de Loevesteinzijde is niet mogelijk.

Loevestein is een echte middeleeuwse burcht, gebouwd omstreeks 1360 door Dirk Loef van Horne (Hoorn), met vier zware torens waartussen een centraal gebouw oprijst. De massieve bakstenen muren, die nog omringd worden door een slotgracht, maakten het binnendringen van het slot vrijwel onmogelijk. Dat ook het ontsnappen geen sinecure was, begreep Jacoba van Beieren, die opdracht gaf het slot te verbouwen tot gevangenis. Dat die bestemming uitstekend bij het gebouw paste, ondervond Hugo de Groot, die hier van 1618 tot 1621 gevangen zat en tenslotte door middel van een list uit het slot weg wist te komen: verborgen in de beroemde boekenkist werd hij naar buiten gesmokkeld. Het slot is nu een museum en men kan een rondleiding maken waarbij een deskundige gids uitleg geeft over de bouw, de geschiedenis en de bewoners van het slot. De zware muren van het slot, de talloze gangen en trappen, de omvang van de zalen, de kelders en kerkers, dat alles maakt een onuitwisbare indruk op de hedendaagse bezoeker. Men waant zich volkomen in voorbije eeuwen als men door het slot dwaalt. De tijd lijkt hier te hebben stilgestaan, en een passender eindpunt van een zo aan het verleden gerelateerde route dan die van het Muiderslot naar hier is dan ook niet denkbaar.

## 2 Over drie rivieren van Zuiderzee naar Zuiderzee

Was de vorige route een tocht van kasteel naar kasteel, de volgende route is een tocht, van de grootste binnensee van ons land en over drie rivieren terug naar diezelfde binnensee: van Zuiderzee naar Zuiderzee dus. Deze tocht biedt de mogelijkheid om zonder hetzelfde traject te bevaren op het punt van uitgang terug te keren. De tocht voert over drie rivieren van totaal verschillend karakter, de Vecht, de Lek en de Gelderse IJssel. Wie vanuit Muiden vertrekt - zoals wij hebben gedaan voor het beschrijven van de route - vaart het eerste deel van het traject over Vecht en Merwedekanaal, waarover in de vorige route al uitgebreid geschreven is (zie 1.1 tot en met 1.4). We beginnen de beschrijving van deze tweede route dan ook op het punt waarop de route uit het vorige hoofdstuk werd verlaten: de Lek bij Vreeswijk.

### 2.1 De Lek: historisch vaarwater

Iedereen zal zich uit de lessen vaderlandse geschiedenis van de lagere school herinneren dat de Cananefaten (Kaninefaten, zoals vroeger werd gezegd) de Rijn kwamen afgezakt en dat er in de Romeinse tijd al een stad bestond die Dorestad werd genoemd, het tegenwoordige Wijk bij Duurstede.

De rivier de Lek speelt in die periode van de geschiedenis dan ook een belangrijke rol. Toentertijd was de loop van de Rijndelta echter totaal anders dan tegenwoordig, dus de stelling dat de Kaninefaten via de Lek de westkust bereikt zouden hebben, is gewaagd. Immers, de Rijn stroomde toen nog niet via het Pannerdens Kanaal naar de Nederrijn, zoals nu, maar via, een niet meer bestaande, oudere verbinding tussen Rijn en Nederrijn. De huidige verdeling van het Rijnwater is in feite een kunstmatige, al ziet men dat aan de rivieren al lang niet meer af. In 1700 werd, ter verdediging van de landen boven de grote rivieren, het Pannerdens Bolwerk aangelegd, een stevige verdedigingswal met een brede gracht ervoor. Voor de aanleg gebruikte men een oude rivierarm die vanuit de Rijn naar het noordwesten had gelopen. De bedoeling van het bolwerk was het scheppen van een extra verdedigingslinie in tijden van lage waterstand, omdat vijandelijke troepen dan immers gewoon de rivieren konden oversteken.

Het gevolg van de aanleg van het Pannerdens Bolwerk was heel anders dan de bouwers hadden kunnen voorzien. In 1701 werd de dijk tussen de bolwerkgracht en de Rijn doorgestoken, waardoor het water zich met donderend geweld in de gracht stortte en aan het andere einde pardoos de dijk tussen de gracht en de Nederrijn wegvaagde, ongeveer op de plaats waar de Gelderse IJssel van de Nederrijn aftakte. Zo was per ongeluk een afvoer van het Rijnwater via drie armen tot stand gebracht: Waal, Nederrijn/Lek en Gelderse IJssel. Tot op de dag van vandaag is deze situatie gehandhaafd, al zijn in de laatste drie eeuwen wel veel veranderingen aan de benedenlopen van deze stromen aangebracht: de Waal is genormaliseerd,

de Nederrijn en Lek zijn gekanaliseerd en ook de Gelderse IJssel is onder controle gebracht door normalisatie. Verder zijn de waterafvoeren naar zee verlegd, zijn de verbindingen tussen Waal en Maas veranderd en wordt nog dagelijks gewerkt aan dijkbouw, verdieping van de vaargeulen en verbetering van de gelijkmatige afvoer van de drie stromen.

Toch bestond de Lek al wel ten tijde van de Romeinen, dus de mogelijkheid dat de Kaninefaten deze rivier bevaren hebben kan ook weer niet uitgesloten worden. Zeker is wel, dat de vestiging Dorestad ongeveer op de plaats van het huidige Wijk bij Duurstede gelegen moet hebben, en dat ligt nou net precies op de plaats waar de rivier de Nederrijn haar naam verandert in Lek. Die Lek draaien wij nu oostwaarts op, komend uit de Koninginnesluis in Vreeswijk.

We vallen gelijk met onze neus in de boter, want de monding van het noordelijk deel van het Merwedekanaal in de Lek ligt op een plaats waar veel kruisend en afslaand vaarverkeer is. Het noordelijk Merwedekanaal, het zuidelijk Merwedekanaal en het Lekkanaal komen op een stukje van een halve kilometer Lek bij elkaar, en omdat ze alle druk tot zeer druk bevaren worden, is het hier soms een gekrioel van vaartuigen. Wie over marifoon beschikt, doet er dan ook goed aan hier uit te luisteren op kanaal 10, zodat hij of zij op de hoogte is van de diverse scheepsbewegingen. Eventueel kan men ook via de Prinses Beatrixsluizen navragen of er kruisend verkeer te verwachten is, op kanaal 20.

Eenmaal voorbij het zuidelijk Merwedekanaal en het Lekkanaal, gaat de vaart onder de brug in de A27 door, op de eerste waterbouwkundige hindernis af: de stuw van Hagestein.

In de Lek en Nederrijn zijn in totaal drie stuwcomplexen gebouwd die ervoor zorgen dat de Lek - waar vroeger veelvuldig gebrek aan water was - op diepte blijft voor de scheepvaart en waarmee de verdeling van water over de Nederrijn en de Gelderse IJssel geregeld kan worden. Bij grote waterafvoer worden de stuwen geopend en kan men ongehinderd de complexen passeren. Bij normale of lage water afvoer blijven de stuwen gesloten en moet men via de naast de stuwen gebouwde schutsluizen enkele meters naar boven schutten.

Onze passage geschiedde bij normale waterstand, dus waren de twee enorme halfronde deuren van de stuw bij Hagestein neergelaten in het water en moesten wij via het zijkanaal bij de rechteroever (onze bakboordzijde) op de sluis af. Daar werden we overigens zeer vlot en snel geschut, zodat we enkele minuten later alweer op weg waren op het eerste stuwpannd, dus ook buiten het bereik van eb en vloed (die tot Hagestein merkbaar zijn).

Het eerste stuwpannd van de Lek loopt vreemd genoeg vrijwel parallel aan het Amsterdam-Rijnkanaal, dat nergens verder dan een paar kilometer van de Lek verwijderd is. Lastig als men op kanaal 10 uitluistert, omdat alle gesprekken van het kanaal, van de Lek en van de Waal ontvangen worden, zodat de marifoon geen

seconde echt stil is. Met statige bochten slingert de Lek zich door het landschap. De rivier is nergens echt breed, vooral de zomerbedding niet. Kribben houden de stroom van de oevers weg, waardoor er voor het eigenlijke vaarwater een breedte van krap zestig meter overblijft. Omdat hier veelvuldig 'met het blauwe bord gevaren' wordt, dat wil zeggen aan de 'verkeerde' oever, is het oppassen geblazen voor kleine scheepjes. De beroepsvaart heeft zo haar eigen logica omtrent de plaatsen waarop overgestoken wordt!

De winterbedding van de Lek is daarentegen wel geweldig breed. Wie opzij kijkt ziet heel in de verte de winterdijken op deltagoogte, soms kilometers van de zomerbedding verwijderd. Wie er in de zomer vaart, kan zich nauwelijks voorstellen dat deze hele bedding gevuld kan zijn met water, maar toch komt dat jaarlijks enkele malen voor. Op een waterkaart zijn de winterdijken aangegeven en daarop kan men dan ook goed de grillige vormen van de winterbedding zien.

In tegenstelling tot de meeste grote rivieren is de Lek zeker niet saai. De afwisselende uiterwaarden, waar vaak koeien grazen en waar ook allerlei boerenbedrijvigheid heerst, leveren voldoende uitzicht om steeds iets nieuws te ontdekken en achter iedere ruime bocht doemt weer een nieuw landschap op, zodat de aandacht vastgehouden wordt.

Twintig kilometer stroomopwaarts van Vreeswijk kruist de Lek eindelijk het Amsterdam-Rijnkanaal en wel door een heel bijzondere waterbouwkundige constructie: de 'Eieren van Thijssen'. Om de stroom van de rivier voor de kruisende vaart beheersbaar te maken en om te voorkomen dat de stroming zand in het kruisende kanaal zou deponeren, zijn aan weerszijden van de rivier twee enorme cirkelvormige kommen aangelegd. De stroom zelf is, tussen dicht bij elkaar gelegen geleide-dammen, iets versmald. Door het in de ronde kommen circulerende water verloopt de overgang van stroomrichting voor kruisend en afslaand verkeer gelijkmatig en bovendien schuurt de stroom het zand weg uit de kanaalmondingen, zodat de vaarwegen door de stroom zelf op diepte worden gehouden. Een vreemd gezicht is het wel, die twee enorme ronde bassins. Een radarpost van Rijkswaterstaat bij Wijk bij Duurstede (in de beroepsvaart kortweg 'post Wijk' genoemd) regelt op marifoonkanalen 60 (en 66 voor info) het scheepvaartverkeer ter plaatse.

## 2.2 De Nederrijn

Eenmaal aan de andere kant van het kanaal heet de rivier ineens Nederrijn. Wijk bij Duurstede ligt vlak bij de kruising aan de bakboordoever, de stad heeft goede aanlegmogelijkheden in de jachthaven, maar ook in een Noordelijke zijarm, iets verderop, kan men goed aanleggen op loopafstand van Wijk.

Men vaart dan al vlak bij de stuw van Amerongen, die een exacte kopie blijkt van die in Hagestein. Ook hier wordt men snel en efficiënt geschut, waarna de reis in het tweede stuwband kan worden voortgezet. Hier doet zich een nieuw fenomeen voor: reliëf in het landschap! In de verte ontwaart men de heuvels van de Hoge Veluwe, als een grillige horizonlijn die voor Nederlanders haast buitenlands aandoet.

Men passeert de plaats Elst en even later de stad Rhenen, waarbij de beroemde Grebbeberg ligt die gedurende de Tweede Wereldoorlog zo'n dramatische rol speelde in het verzet tegen de Duitsers. Alleen Rhenen heeft een redelijke aanlegmogelijkheid. De Grebbeberg rijst net voorbij Rhenen hoog op aan de bakboordoever van de Nederrijn. Aan de voet ervan mondt het riviertje de Grift uit in de Nederrijn; het vormt de abrupte overgang van deze relatief hoge heuvel naar het aangrenzende vlakke land. Wie hier de reis wil onderbreken, kan een bezoek brengen aan het welbekende Ouwehands Dierenpark in deze plaats.

Nog geen tien kilometer voorbij Rhenen passeert men Wageningen, de stad met de Landbouwuniversiteit. Een langgerekte haven voert van de rivier naar de stad en een ruime jachthaven is al voor in die haven beschikbaar voor wie in deze plaats de nacht wil doorbrengen. Wie de stad bezoekt, zal zeker de plaats van de ondertekening van de Duitse capitulatie in 1945 willen bezoeken: hotel De Wereld.

In het havenkanaal zijn altijd wel roeiers van de universiteit te vinden, langzaam varen is dus geboden!

Voorbij Wageningen neemt het heuvellandschap definitief de leidersrol over van het vlakke polderland. Plaatsen als Renkum, Oosterbeek en Arnhem leveren daardoor, vanaf de rivier gezien, een heel andere aanblik op dan het achter ons liggende gebied. Bij Driel passeert men nog de laatste stuw van de Nederrijn. De stuw is wederom een exacte kopie van de twee lager gelegen stuwen bij Hagestein en Amerongen.

De vaart langs Arnhem is ronduit spectaculair. Nergens kan men beter overzien hoe heuvelachtig het gebied van Arnhem is, dan vanaf de Nederrijn. Villa's en bungalows zijn hoog tegen de hellingen gebouwd en de hele stad met haar verschillende niveaus is vanaf de rivier te overzien. Als men Arnhem voorbijvaart, waant men zich werkelijk ergens in Duitsland of in de Franse heuvelen.

Aan het einde van de Tweede Wereldoorlog was de Nederrijn bij Arnhem de plaats waar zware gevechten plaatsvonden tussen de Duitsers en de geallieerde troepen.

Inzet van de slag om Arnhem was de geplande verovering van de brug over de Nederrijn, die van vitaal belang was voor de verbindingen van de geallieerden naar het nog bezette land benoorden de rivieren. Om de brug onbeschadigd in handen te krijgen werden aan de noordzijde van de rivier parachutisten gedropt. De Duitsers waren echter nog slagvaardig genoeg om de opzet te doen mislukken. Duizenden strijders vonden de dood onder het geweervuur van de bezetter. De brug werd niet veroverd en de bevrijding van de noordelijke helft van Nederland zou nog maanden op zich laten wachten. In de film A Bridge Too Far wordt de geschiedenis van deze beroemde Slag om Arnhem haarfijn uit de doeken gedaan. Overigens werd de film destijds niet in Arnhem opgenomen, maar in Deventer, waar de IJsselbrug een vrijwel exacte kopie was van de oude brug over de Nederrijn in Arnhem.

Een toevallige ontmoeting in Arnhem deed ons even stilstaan bij vroegere vaarreizen: toen we met ons schip langs de kade voeren, ontwaarden we de "Nibor", het schip waarmee we in 1985 onze eerste grote reis door Frankrijk hebben gemaakt en waarover in Varen in Frankrijk 1 uitvoerig geschreven is. Ditzelfde schip lag nu, tijdens wat in feite de 'maiden trip' van onze "Noorderzon" was, afgemeerd in deze buitenlands aandoende stad. Navraag bij de burens of de schipper aan boord was, leverde nog een verrassing op: de buurman bleek een van de reisgenoten uit 1985 en was inmiddels zelf ook eigenaar van een groot schip. Zo werd de passage van Arnhem tot een vreugdevol ophalen van mooie herinneringen en grote avonturen.

Wie in Arnhem wil verblijven, kan terecht in de jachthaven in de nieuwe haven ten oosten van de stad. Wie deze haven van Arnhem voorbijvaart, heeft tot aan de Gelderse IJssel geen gelegenheid meer om ergens aan de wal te komen.

De stad Arnhem is een van de grootste steden langs onze routes en biedt alles wat nodig is om een meerdaags verblijf aangenaam en nuttig te maken. Er zijn theaters, bioscopen, musea, restaurants en cafés, en er zijn uitgebreide winkelcentra waar men de voorraden kan aanvullen of zomaar een middag kan doorbrengen. Het Nationaal Openluchtmuseum bevat een groot aantal authentieke boerderijen, molens, werkplaatsen en huizen uit voorbije eeuwen. Maar ook het Gemeentemuseum, het Park Sonsbeek en Burgers' Zoo zijn de moeite van een bezoek waard.

Wie over fietsen beschikt -of wie de moeite neemt deze te huren - kan in de omgeving van Arnhem de meest schitterende tochten maken: bossen, heuvels, natuurgebieden zijn in de omgeving van Arnhem zo dik gezaaid, dat men er jaloers op kan worden. Wie niet opziet tegen een wat langere tocht kan zelfs het Nationaal Park de Hoge Veluwe bezoeken, met het wereldberoemde museum Kröller-Müller in Otterloo, net ten noorden van Arnhem.

De Gelderse IJssel splitst zich vijf kilometer voorbij Arnhem van de Nederrijn af, of eigenlijk van het Pannerdens Kanaal, zoals het vaarwater stroomopwaarts van de



splitsing heet. Wie in onze vaarrichting vaart, moet beducht zijn voor de in dit riviervak zeer sterke stroom, die vooral op de IJsselkop goed voelbaar is. Achteloos bakboord uitdraaien naar de IJssel resulteert namelijk onherroepelijk in een stranding op de landtong, zoals wij met de Noorderzon bijna ervoeren. Een van die vreselijke snel-varende motorjachten die men gewoonlijk alleen in Amerikaanse politieseries op de televisie ziet, kwam namelijk, onder Duitse vlag, met volle vaart stroomafwaarts naar de IJsselkop geraasd. Hoewel de Noorderzon als groot schip voorrang heeft boven zulke racemonsters, wilden we, in de veronderstelling dat het jacht de Nederrijn zou volgen, hem niet nodeloos hinderen in zijn koers en dus werd, na een aankondiging over de marifoon, scherp koers gezet naar de splitsing. Op het laatste moment bleek het jacht echter ook de IJssel in te varen, waardoor de Noorderzon zó dicht bij de landtong terecht kwam, dat het schip op de keien dreigde te belanden! Alleen door vol gas te geven en het roer dwars te draaien, konden we voorkomen dat het vlak de stenen raakte! Uiteraard kwam er geen enkele reactie op oproepen over kanaal 10 aan het wanstaltige Duitse jacht. Zo kwam er nog bijna een rampzalig einde aan onze tocht over Lek en Nederrijn...



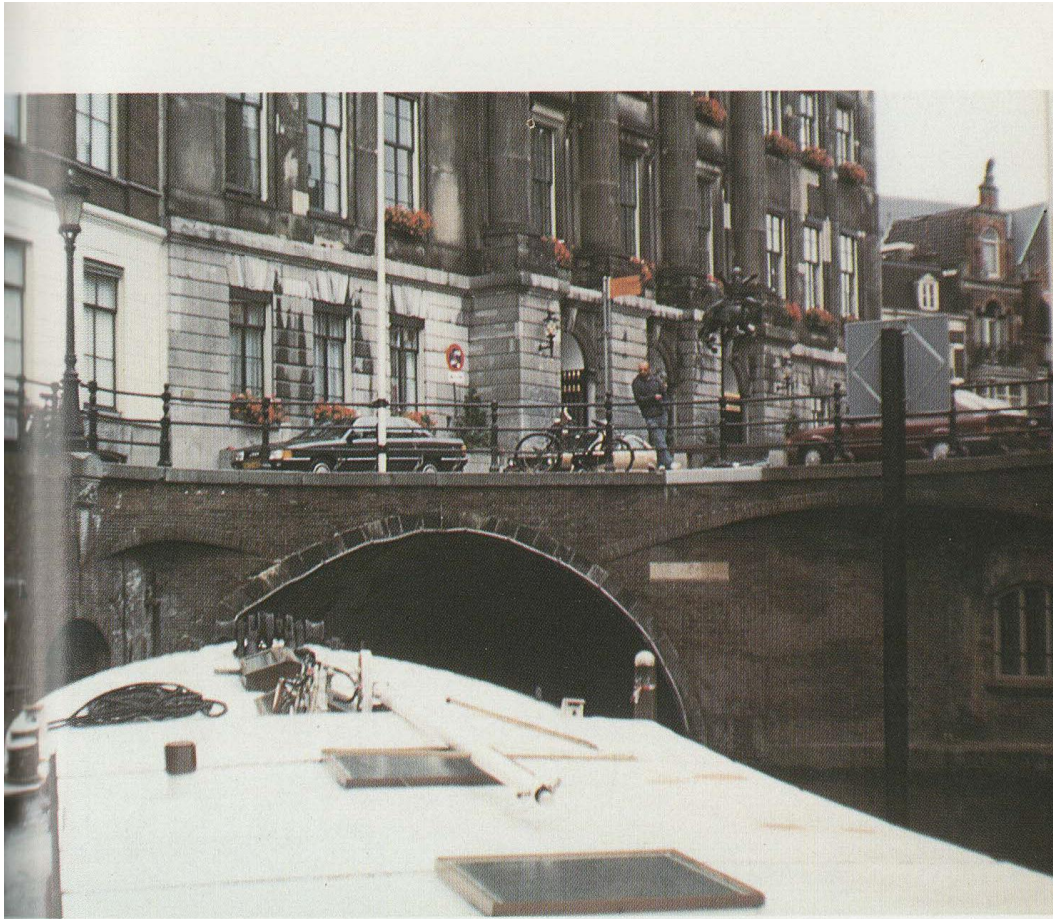
1. Met een schip van enig formaat wordt het bevaren van de Oudegracht al gauw een ingewikkeld karwei; hier wordt de luxe motor 'Omega' voorzichtig naar de brug onder het stadhuis gestuurd.





2. In de Oudegracht moet de '*Omega*' zich een weg banen door de wilgetakken om de dubbele boogbruggen te kunnen passeren.





3. Het smalste stuk van de Oudegracht, waar geen werven zijn maar een hoge kademuur, volgt net na de lastige brug bij het Utrechtse stadhuis.





4. Bij Dieren kon men vroeger van de Gelderse IJssel afslaan om via het Apeldoorns Kanaal naar Apeldoorn of verder naar Hattem te varen. Nu is de sluis buiten gebruik en het kanaal onbevaarbaar, helaas.





5. Aan de Rijnkade in Arnhem lag de motorspits 'Nabor', waarmee de schrijver dezes in 1986 een lange tocht door de Franse kanalen maakte...









6. In de Weerdsuis is het 's zomers een komen en gaan van jachten; het is er dringen geblazen voor een plaatsje.

7. De passage van een schip door de smalle stadsgrachten levert voor de Utrechtse bevolking altijd weer een leuk schouwspel op.





8. De Vinkeveense Plassen vormen samen met de Loosdrechtse Plassen de belangrijkste watersportgebieden van de provincie Utrecht.

### 2.3 De Gelderse IJssel

Met de Gelderse IJssel is iets vreemds aan de hand. De rivier, die een niet onbelangrijke functie heeft in de afvoer van Rijnwater naar de zee, heeft op de plaats waar ze afsplitst van het Pannerdens Kanaal en de Nederrijn een breedte die men eerder zou verwachten van een ziertogend kanaaltje dan van een der trotse Nederlandse stromen. Hoewel de rivier - zeker als de stuwen in de Nederrijn en Lek bij Driel, Amerongen en Hagestein neergelaten zijn - een behoorlijk deel van het Rijnwater voor haar rekening neemt, bereikt haar bedding pas bij Zwolle een breedte, die vergelijkbaar is met de Lek, de Waal of de Maas. Tussen IJsselkop en Zwolle doet de bedding eerder denken aan rivieren als de Gouwe of de Donge.

Die smalle bedding in de bovenloop van de IJssel heeft in ieder geval tot gevolg dat de stroomsnelheid van het water er verrassend hoog is. Dat is iets, waarmee zowel de 'opvaart' als de 'afvaart rekening moet houden. Men moet immers, hoewel men stroomafwaarts lekker opschiet, beducht zijn voor het feit dat stilliggen op snelstromend water bijna onmogelijk is, tenzij men een anker uitwerpt of kans ziet de kop van het schip in de stroom te draaien ('opdraaien' of 'kop vóór nemen' noemt men dat in de binnenvaart). Door de stroomsterkte wordt een schip in feite sneller door de vaarweg gejaagd dan soms wenselijk is. De opvaart daarentegen heeft het qua manoeuvres gemakkelijker. Opvarend kan men gewoon met een aan de stroom gelijke snelheid blijven varen om ten opzichte van de oever en de bruggen stil te liggen, zodat een schip zelfs stilliggend manoeuvreerbaar is. Daar staat dan wel het nadeel tegenover dat de opvaart beduidend meer tijd kost dan de afvaart, omdat men opvarend de stroomsnelheid van de vaarsnelheid moet aftrekken, terwijl de afvaart die stroomsnelheid juist bij de vaarsnelheid kan optellen.

Als extra probleem wordt de vaart op de IJssel nog geconfronteerd met het 'blauwe bord', het bakboord varen van de opvaart, dat over de marifoon steevast 'stuurboord-(op)-stuurboord' wordt genoemd. Om de opvaart in de gelegenheid te stellen de sterkste stromingen in de buitenbochten te vermijden en die bochten zo gunstig mogelijk af te snijden, mag een opvarend schip naar keuze de binnenbocht of de buitenbocht nemen. In de praktijk betekent dit dat de opvaart altijd alle bochten afsnijdt, ook al omdat de stroming doorgaans in de buitenbocht sterker is dan in de binnenbocht. Dus vaart men een bakboordbocht aan bakboord door en een stuurboordbocht aan stuurboord. Voor de afvaart - die de verplichting heeft gehoor te geven aan het verzoek tot bakboord varen - resulteert dit in bakboord varen in alle stuurboordbochten, en stuurboord varen in alle bakboordbochten. Juist omdat het vaarwater boven Zwolle zo smal is, vergt dit veel oplettendheid voor de afvaart.

Vanaf de splitsing bij IJsselkop voert de Gelderse IJssel - waarvan de kilometertelling bij Rijnkilometer 879 begint, om in het Ketelmeer bij 1006 te

eindigen - de eerste kilometers tussen het heuvelland in de omgeving van Arnhem. De rivier wordt gekenmerkt door haar lange, meanderende bochten en door de grote hoeveelheid dode rivierarmen die daar het logische gevolg van zijn. Immers, de stroming van een rivier breidt de bochten steeds verder uit, tot twee lussen of meanders zo dicht bij elkaar in de buurt komen, dat ze in elkaar overgaan. Dan heeft de rivier zelf voor een bochtafsnijding gezorgd en blijven de oorspronkelijke meanders als dode armen bestaan. Deze dode armen hebben een economische functie vanwege de zand- en grindwinning die er plaatsvindt. Tegenwoordig worden ze ook vaak gebruikt als watersportgebied, omdat er weinig stroming is en geen beroepsverkeer. Vooral in het gedeelte tussen IJsselkop en Zutphen kent de Gelderse IJssel talloze dode armen en grindgaten, sommige bevaarbaar, andere gesloten voor de scheepvaart of in gebruik als particuliere haven.

Na Arnhem passeert men Westervoort, Velp en Rheden en zet dan koers naar Doesburg, waar een dode arm van de rivier toegang geeft tot de Doesburgse sluis, de verbinding met de gekanaliseerde Oude IJssel die tot Doetinchem en Ulft bevaarbaar is maar veel verder oostwaarts gaat, tot voorbij de Duitse grens, waar de rivier als Issel vlak bij de Rijn komt. Doesburg was in de middeleeuwen al een belangrijke stad, lid van de Hanze en machtig in de regio door de bloeiende handelsactiviteiten. In het oude centrum herinneren daar nog veel gebouwen aan, zoals de Sint-Martinuskerk, de waag en het stadhuis.

Vanaf Doesburg voert een - dit keer kunstmatige - bochtafsnijding naar het prachtige plaatsje Dieren, waar tot enkele tientallen jaren geleden het Apeldoorns Kanaal de mogelijkheid bood om de rivier te verruilen voor een stroomloze binnenvaarweg, die van Dieren over Apeldoorn naar Hattem vlak bij Zwolle leidde. De opvaart verreed zo de tegenstroom, terwijl de afvaart aan de bij hoge waterafvoer soms moeilijke vaaromstandigheden kon ontkomen. Helaas is het Apeldoorns Kanaal nog altijd gesloten voor de scheepvaart, en hier en daar van lage bruggen voorzien of zelfs van duikers onder de later aangelegde wegen door. Heropening van dit kanaal voor de recreatiescheepvaart wordt nog altijd actief nagestreefd, maar het zal nog wel jaren duren vóór het hele kanaal weer bevaarbaar zal zijn, als het dat ooit weer wordt.

Vanaf Dieren komt men tot aan Zutphen nauwelijks bebouwing van enig belang tegen. Bijna twintig kilometer lang slingert de IJssel zich in afwisselende stuurboord- en bakboordbochten door het Gelderse landschap, nog altijd relatief smal, maar fraai en interessant juist vanwege die vreemde breedte en die hoge stroomsnelheid. Het heeft iets heel spannends om op de IJssel te varen. Helaas is dat ook ontdekt door de hier in groten getale aanwezige oosterburen, die een vreemde voorkeur blijken te hebben voor veel te dure en veel te snelle motorjachten, waarmee ze soms op onverantwoordelijke wijze over de rivier scheuren.

Vanaf kilometerraai 926 vaart men langs de stad Zutphen. De monding van het riviertje de Berkel leverde al eeuwen geleden een bevaarbare verbinding met het achterland van de IJsselstad op, en het is aan die verbinding dat Zutphen haar bloei als handelsstad te danken heeft. Men kan de Berkel nog ontdekken bij kilometerraai 927, in de rechteroever, hoewel de bevaarbaarheid al lang geleden teloor is gegaan. De oude Berkelpoort, een stenen waterpoort, is nog altijd een van de toeristische attracties van de stad. De Vischpoorthaven is nog wel toegankelijk en brengt de nieuwsgierige watersporter tot midden in de stad.

Zutphen is al vanaf de twaalfde eeuw een stad en was een der belangrijkste Hanzesteden. Van de stadsmuren kan men nog veel overblijfselen ontdekken. Aan het 's Gravenhof treft men ook nog de resten van het kasteel van de graven van Zutphen in het plaveisel aan. Het kasteel zelf is verdwenen, maar de Sint-Walburgskerk en het stadhuis staan er nog wel; ze dateren uit de dertiende en vijftiende eeuw. Ook de Drogenapstoren dateert uit de vijftiende eeuw, het is een bijzonder fraaie stadspoort waaruit men het belang van Zutphen in die jaren nog kan afleiden.

Net voorbij de spoorbrug is de nieuwe Marina Noorderhaven gebouwd, in een nieuw ontwikkeld deel van de stad. Iets verder benoorden Zutphen zijn enkele industriehavens, waar ook voor de watersport goede voorzieningen zijn. Een kilometer daar voorbij sluit het Kanaal Zutphen-Enschede - beter bekend als het Twentekanaal - op de IJssel aan. Het biedt de mogelijkheid per schip naar het verre achterland van Overijssel te varen, en zelfs verder naar Zuid-Drenthe. Er zijn zelfs plannen gemaakt om in de toekomst langs deze weg ook naar het Duitse kanalennet te kunnen varen, via een geplande verbinding tussen het Twentekanaal en het Mittellandkanaal.

Sedert de hereniging van Duitsland is van de aanleg van zo'n nieuwe oost-westverbinding sprake. De bestaande verbindingen tussen Nederland en Duitsland - de Rijn en de Eems - maken voor de vaart naar Berlijn een grote omweg nodig, hetzij over het noorden (door eerst naar Delfzijl te varen en aan de Duitse zijde van de grens weer zuidwaarts tot de kruising Dortmund-Emskanaal-Mittellandkanaal) hetzij over het zuiden (door de Rijn op te varen tot Duisburg en vandaar via de kanalen naar het noorden terug te keren). Door het bestaande Kanaal Zutphen-Enschede in oostelijke richting te verlengen zou men een vrijwel rechte verbinding tussen de IJssel en de stad Berlijn verkrijgen, iets wat voor de beroepsvaart van groot belang is door de hernieuwde economische interesse in het voormalige Oost-Duitsland. De ontbrekende schakel in deze verbinding (tussen Enschede en Rheine) is nog geen honderd kilometer lang. Geen wonder dat de overheid serieus onderzoekt of een dergelijke verbinding haalbaar is.

In vreemde tegenspraak met dit plan is het feit dat nauwelijks twintig kilometer noordelijker dan de geplande verbinding een vaarverbinding tussen de Nederlandse

en Duitse binnenwateren heeft bestaan, in de vorm van het Kanaal Almelo-Nordhorn dat in laatstgenoemde stad aansloot op het Ems-Vechtekanaal. Het kanaaltje is al tientallen jaren gesloten, maar ligt nog grotendeels onaangetast in het prachtige Twentse landschap. De afmetingen van de vaarweg- en van de sluizen en bruggen erin - zijn echter van dien aard, dat gebruik van deze verbinding voor de nieuwe beroepsvaarweg naar Berlijn even onmogelijk is als vervoer van de schepen over land! Maar de ontwikkeling schetst wel bijzonder fraai de wispelturigheid van de geschiedenis inzake de opening, sluiting en heropening van waterverbindingen. Van de zes oorspronkelijke grensoverschrijdende vaarwegen (Ems, Kanaal Haren-Ruitenbroek, Verlengde Hoogeveense Vaart, Coevorden-Picardiëkanaal, Kanaal Almelo-Nordhorn en Rijn) zijn nu alleen de meest noordelijke en de meest zuidelijke nog in gebruik, terwijl het Kanaal Haren-Ruitenbroek alleen nog voor de watersport bevaarbaar is.

Tussen Zutphen en het zeventien kilometer stroomafwaarts gelegen Deventer is de rivier de onbetwiste dominante factor in het landschap. Er zijn geen steden of dorpen van betekenis, en de bochten, kribben, zomer- en winterdijken van de IJssel eisen alle aandacht van de roerganger op. Men vaart door een uitgestrekt landelijk gebied, met hier en daar mogelijkheden om aan te leggen of te ankeren in een van de grindgaten aan weerszijden van de rivier. Uitgebreide haven- of aanlegfaciliteiten zijn echter nergens te vinden.

Deventer daarentegen heeft een uitstekende aanlegvoorziening, in de vorm van een uitgebreide haven voor de beroepsvaart. Die haven ligt echter achter een sluis. Er is ook de fraaie IJsselboulevard, Onder de Linden geheten, die op slechts enkele tientallen meters van het stadshart aan de rechteroever van de IJssel ligt. Hier is een goede aanlegkade gebouwd die zowel de beroepsvaart als de watersport mogelijkheden biedt voor een verblijf in de stad. Wie wat langer wil blijven, kan beter uitwijken naar de jachthaven Deventer, een kleine 2 kilometer stroomafwaarts van de bruggen.

Vanuit de oude haven kon men vroeger nog de Overijsselse kanalen bevaren, in de vorm van het Kanaal Deventer-Raalte, waarop het Kanaal Raalte-Zwolle aansloot. Het laatste is al tientallen jaren geleden gesloten voor de scheepvaart en ook de vaart naar Raalte is sinds enkele jaren buiten gebruik, hoewel er nog steeds veel stemmen opgaan om deze vaarweg in ere te herstellen.

Deventer was, net als veel andere IJsselsteden, prominent lid van de Hanze en dankt daar haar grote bloei tussen de negende en de zeventiende eeuw aan. Op de brink kan men nog het Penninckhuis zien, dat vóór 1600 gebouwd is. De waag met daarin een streekmuseum, de Drie Haringen, waarin de plaatselijke VVV onderdak heeft gevonden, de oude Sint-Nicolaas- of Bergkerk, het Grote Kerkhof met de Grote Kerk en het stadhuis, alle wijzen nog op het rijke verleden van deze Hanzestad.

Van Deventer naar Zwolle vaart men maar liefst vijfendertig kilometer zonder noemenswaardige steden of dorpen te passeren. De enige onderbreking van de nog altijd even bochtige en slechts heel geleidelijk breder wordende IJssel is de noordelijke en oudste aansluiting van het Apeldoorns Kanaal bij Hattem (het kanaal is pas later van Apeldoorn doorgetrokken naar Dieren). Dit stuk van het oude gesloten kanaal is nog enkele kilometers bevaarbaar tot in Heerde, en de sluis en de beweegbare brug in Hattem kunnen zelfs nog bediend worden, zij het dan alleen na een voorafgaand verzoek.

De sluiting van de zijkanalen van de IJssel is officieel ingegeven door de verregaande achterstand bij het onderhoud van de vaarwegen. Dit zou suggereren dat de rivier zelf in alle opzichten prioriteit genoten zou hebben inzake het onderhoud, maar dat dat geenszins het geval is werd bewezen door de doorbraak van een oude afwateringssluideur bij Deventer en de gevolgen daarvan. De buitensporig hoge waterstand van de IJssel drukte veertig jaar geleden de sluisdeur in, waardoor duizenden tonnen water zich in de achterliggende polders stortten, dood en verderf zaaiend onder het daar grazende vee. Sedert die ramp was een inhaalactie op gang gekomen waarbij alle waterbouwkundige bouwwerken aan een grondig onderzoek zijn onderworpen en waar nodig hersteld. Maar toen de waterstand op de IJssel bij Deventer in 2018 extreem laag was, wilde men schepen die in de haven lagen niet meer naar buiten schutten, omdat gevreesd werd voor een herhaling met een ingedrukte sluisdeur. De in de haven opgesloten schepen moesten vele weken lang afwachten, tot de waterstand weer een beetje steeg. Niet veel daarna werd door deskundigen vastgesteld, dat de hele toestand overtrokken, overdreven en onnodig was geweest: de deuren in kwestie hadden de druk makkelijk kunnen weerstaan!

Bij kilometerraai 980, tussen de tweede en de derde brug bij Zwolle, ziet men aan de rechteroever nog de twee mondingen van de vroegere Willemsvaart, het kanaaltje dat voor de totstandkoming van het Zwolle-IJsselkanaal in 1964 de verbinding vormde tussen Zwolle en de rivier. De beide uitmondingen zijn nu afgesloten en de verbinding is buiten gebruik. Wie nu Zwolle wil bezoeken, moet een kilometer verder stroomafwaarts het nieuwe kanaal nemen, vanwaar de stad vanuit het noorden bereikbaar is.

Van Zwolle zelf wordt men vanaf de IJssel niets gewaar. De stad ligt te ver van de rivier om zichtbaar te zijn. Anders is dat met het vijftien kilometer verder gelegen Kampen, de eerstvolgende plaats van betekenis langs de IJssel.

Net vóór Kampen is er in de bakboordoever van de IJssel een nieuwe verbinding tot stand gebracht met de randmeren. Een 'overloop' in de IJsseldijk zorgt ervoor dat bij extreem hoog water een deel van het IJsselwater niet langs Kampen, maar rechtstreeks naar de Randmeren wordt afgevoerd. Door middel van twee kleine sluisjes is die nieuwe geul ook bevaarbaar gemaakt voor kleine plezierjachten. De



nieuwe geul is "Reevediep" gedoopt. Net bezuiden de plaats waar het Reevediep in de Randmeren uitkomt is een nieuwe sluis gebouwd, de Reevesluis. Deze neemt de waterkerende functie over van de Roggebotsluis.

Maar verder over de IJssel nu. Kampen heeft net als Deventer een vrijwel tegen de rivier aanliggend stadscentrum en een prachtige IJsselkade, waar een veelheid aan mogelijkheden voor allerlei soorten scheepvaart aanwezig is. De hefbrug in Kampen - de laagste overspanning van de rivier - wordt voor schepen hoger dan vijf meter vlot bediend, hoewel dat voor het wegverkeer van Kampen naar het op de rechteroever gelegen IJsselmuiden soms rampen oplevert. Zowel voor als na de brug zijn er aan de beide zijden van de IJssel goede aanlegmogelijkheden, maar het kan in de oude Hanzestad behoorlijk vol liggen, zowel met vrachtschepen als met schepen van de Bruine Vloot van zeilcharters. Ook watersporters hebben Kampen ontdekt als interessante aanlegplaats, zodat het met name in het drukke seizoen soms vechten om een ligplaats wordt.

De stad Kampen heeft een bijzonder fraai stadscentrum, waar zorgvuldig omgesprongen is met historische bouwwerken en gevels. In het stadscentrum zijn veel monumenten bewaard gebleven: ik noem slechts het Oude Raadhuis, het Oude Vleeshuys, het Gothische Huis, de Broederpoort, de Koornmarktpoort en de Cellebroederspoort. En natuurlijk zijn er kerken: de Broederkerk, de Doopsgezinde Kerk aan de Broderweg en de Sint-Nicolaas- of Bovenkerk.

De stad is onder andere een centrum voor de protestants-christelijke 'zuil' van het Nederlandse onderwijs.

In Kampen heeft een aantal hogescholen van die signatuur een plaats gevonden, bijvoorbeeld de dependance van de Christelijke Hogeschool voor de Kunsten Constantijn Huygens (tegenwoordig: ArtEZ Hogeschool voor de Kunsten), waarin de verschillende vroegere kunstacademies van Kampen zijn opgegaan. Ook is er de Theologische Universiteit van de Gereformeerde Kerken in Nederland gevestigd. De stad heeft vanouds een mengsel van liberale handelsgeest en christelijke levensovertuiging gekend. In Kampen vinden we ook de laatste aftakking van de IJssel. In de rechteroever, net benoorden IJsselmuiden, kunnen niet al te grote schepen door de Ganzensluis het Ganzendiep opvaren, dat enkele kilometers verder naar het noorden uitmondt in het Zwarte Water. De verbinding is vooral praktisch voor schepen die via Vollenhove of via de binnenwateren van de Noordoostpolder verder willen varen richting Lemmer of richting Blokzijl.

Kampen markeert de plaats waar de IJssel, vrij plotseling eigenlijk, de breedte krijgt die bij een deftige rivier hoort. De tien resterende kilometers tot de uitmonding in het Ketelmeer doen denken aan rivieren als de Lek en de Maas, maar behalve de industriehaven van Kampen is er niet veel meer te vinden in dit laatste stukje Gelderse IJssel. Tussen twee kilometers lange strekdammen baant de rivier zich een weg door de oostelijke ondiepten van het Ketelmeer, om daar ter hoogte

van Ketelhaven uiteindelijk in uit te monden. In de zestiende eeuw verzandde de IJsselmonding hier, waardoor het nodig werd een nieuwe toegang naar de Zuiderzee te graven. Die nieuwe geul werd de Ketel genoemd, waar de naam van het Ketelmeer, maar ook die van Ketelhaven, van afgeleid is.

Als de strekdammen langs de Ketel eindigen, eindigt ook de honderdzevenentwintig kilometer lange Gelderse IJssel in het weidse water van het Ketelmeer, dat enkele kilometers westelijker in open verbinding met het IJsselmeer staat. U kunt via het IJsselmeer-door de Houtribsluizen - terugvaren naar het punt van uitgang van deze tocht, maar u kunt ook, zodra de zuidelijke strekdam eindigt, deze dam rond en terugvaren aan de andere zijde. Dan bereikt u de Randmeren, die een uitstekende alternatieve route vormen om van de IJsselmonding naar de monding van de Vecht te varen: beschut tegen slecht weer en hoge zee, afwisselender dan het IJsselmeer en met heel wat meer mogelijkheden voor uitstapjes en ontdekkingsstochten onderweg. De Randmeren vormen om die reden het laatste deel van deze vaartocht.



## 2.4 De Randmeren

Door de aanleg van de IJsselmeerpolders is er aan de kusten van de vroegere Zuiderzee behoorlijk wat veranderd. Wie eertijds op de Zuiderzeedijken stond of de havens van Elburg, Harderwijk, Nijkerk of Spakenburg uit kwam varen, keek uit over het eindeloze water van deze vaak woeste en onvoorspelbare binnenzee. Bij slecht weer konden de golven de kust geselen, en menig schip is vergaan op dit water. De onvoorspelbare golfslag, de vele ondiepten en de vreemde effecten van eb en vloed droegen in niet geringe mate bij aan de gevaren van de voorloper van het IJsselmeer.

Wie vandaag de dag langs het Vossemeer, het Veluwemeer of het Nijkerkernauw fietst, ziet niets anders dan vriendelijke recreatieplassen, waar zeilers en surfers zich amuseren en waar 's zomers kinderen spartelen in het ondiepe water. In niets doen de Randmeren nog denken aan de dreigende zee van vroeger, of het moet het aanzien van de havens zijn, waar men soms de sporen van het op de zee gerichte verleden nog kan terugvinden. In onze tijd zijn de randmeren getemde wateren, waar de watersport het voor het zeggen heeft, en waar vergaan of verdrinken op de meeste plaatsen alleen al door de geringe diepte onmogelijk is.

In tegenstelling tot de - oudere - Noordoostpolder zijn de beide polders die samen Flevoland vormen niet aan het oude land verbonden. Men had bij de aanleg van de Noordoostpolder al geleerd dat het herzien van de waterhuishouding ten gevolge van het blokkeren van een aantal natuurlijke waterlopen (zoals de Kuinder en de Tjonger) geen sinecure is. Daarom werden de latere polders onafhankelijk van de nabije kust gebouwd, zodat de riviertjes en beekjes hun water nog gewoon kwijt konden in de smalle strook zee die overbleef tussen het oude en het nieuwe land. De extra dijk die hiervoor nodig was bleek eenvoudiger en goedkoper te realiseren dan de complexe afwateringen.

Hierdoor is de oude Zuiderzeekust tussen de IJsselmonding en de haven van Muiden vrijwel intact gebleven, al is het dan zonder eb en vloed en al heeft de ophoging van de dijken veel van het oorspronkelijke karakter van deze kust aangetast. Maar de plaats van de kustlijn is in grote lijnen dezelfde als honderden jaren geleden. Wie een historische atlas van dit gebied bekijkt, ziet de monding van de Gelderse IJssel, net als nu voorzien van zeer lange strekdammen, ver naar het oosten de Zuiderzee insteken. Het laatste deel van de rivier heet De Ketel of Het Keteldiep, waarnaar nu het Ketelmeer is genoemd. Alleen was er toen geen meer buiten de dammen, maar gelijk de lege zee. Wie onze komende route toen had gevaren, zou onder de kust langs dezelfde havens gekomen zijn, alleen lagen die destijds vol met handels- en vissersschepen in plaats van zeiljachten en plezierbootjes.

Ook de monding van de IJssel is sinds de bouw van de polders veranderd. Waar ooit de weidse zee zichtbaar was, vaart men nu tot voorbij de ketelbrug tussen de

polderdijken, en midden in het Ketelmeer is er zelfs een geheel nieuw kunstmatig eiland gebouwd, IJsseloog genaamd, dat dient als stortplaats voor baggerslib. Er is een complete werkhaven aangelegd, schuin tegenover de invaart van de Ketelhaven, waar een van de verbindingen met de vaarten door Flevoland zich bevindt. Wij draaien, voor onze route, op de plaats waar de bakboord IJsseldijk eindigt, haaks naar het zuiden om de geul door het Vossemeer te nemen; binnenvaart en diepere schepen doen dat tussen de rode bakboordbakens en de groene stuurboordbakens door, de watersport kan een stukje van de hoek afsnijden door de rood-wit-gestreepte watersportbakens te volgen.

De kust aan de westelijke kant van de Randmeren ziet er totaal anders uit dan de oude kust aan de oostzijde. Hier geen pittoreske stadjes en dorpen en geen oude kerktorens boven de dijk, maar lange, rechte lijnen, hoogstens soms afgewisseld met de vroegtijdig geplante en al aardig opgeschoten bossen. De hoge dijk die het polderland tegen het water moet beschermen, verhindert ieder zicht op het achterliggende nieuwe land. Omdat dat land bovendien een goede vijf meter beneden NAP ligt, komen zelfs de gebouwen bijna nergens boven de dijkkransen uit.

En hoewel de kustlijn van de polder op sommige plaatsen vrij grillig verloopt - wat nodig was om bij de bouw van de dijk de diepste stukken water te vermijden - is er aan de polderkant tot aan Almere maar één aansluitende vaarweg die verbindt met het polder-achterland. Verder niets dan dijk, bos en af en toe een stukje strand. Wie op de kust georiënteerd is, zal het dan ook op deze route van de oude, oostelijke kust moeten hebben.

Het eerste deel van de Randmeren - gerekend vanaf het Ketelmeer - heet het Vossemeer, genoemd naar de kust net bezuiden de IJsselmonding, die De Vosschewaard heette. Het Vossemeer is een relatief smal deel van de Randmeren en brengt ons in zuidoostelijke richting - nu nog - naar de eerste van de drie sluisen die men op deze route passeert, de Roggebotsluis. Hoewel de route over de Randmeren aan beide uiteinden op het IJsselmeer aansluit (waar aan de andere zijde van de polders de Houtribsluisen het enige obstakel vormen) is het nodig gebleken schutsluisen te bouwen om de vreemde effecten van het op- en afwaaien van het water tegen te gaan. Door de geringe breedte zou er namelijk een sterke en hinderlijke stroming ontstaan indien een groot niveauverschil optreedt tussen het Ketelmeer en het IJmeer, wat regelmatig het geval is.

De Roggebotsluis staat op de nominatie om afgebroken te worden. De sluis wordt vervangen door de nieuwe Reevesluis, die een kleine drie kilometer verderop wordt gebouwd. Dit is nodig geworden door de aanleg van het Reevediep, dat als hoogwater-afwatering van de IJssel gaat dienen. Omdat de nieuwe sluis ten Zuiden van de uitmonding van dat Reevediep ligt, wordt voorkomen dat overtollig IJsselwater problemen veroorzaakt op het Drontermeer en verder zuidelijk. De

bedoeling is dat de werken aan de Roggebotsluis, de Reevesluis en het Reevediep in 2022 zijn afgerond.

Na de Roggebotsluis volgt het Drontermeer, niet genoemd naar het stadje Dronten in de polder, maar naar de oude polder Dronthen aan de oostzijde, waar de Geldersche Gracht- een uitwatering van het hogere achterland - via de Nieuwe Geldersche of Grootte Drontsche Sluis in zee uitkwam. De uitwatering is nog zichtbaar in de oostelijke oever, net voorbij de nieuwe Reevesluis.

Ook het Drontermeer is, net als het Vossemeer, van geringe breedte, hoewel er op sommige plaatsen enkele eilanden liggen, waar het meer als het ware omheen gelegd lijkt te zijn. In wezen lijkt het vaarwater hier meer op een wat breed uitgevallen rivier dan op een voormalige zeearm. Pas aan het eind van het Drontermeer wordt het water iets breder.

Waar het Drontermeer overgaat in het Veluwemeer kruist de Elburgerbrug het vaarwater, een van de oeververbindingen tussen de polders en het oude land. Net daarvoor ligt op de oostoever het vestingstadje Elburg, aan het eind van een lang havenkanaal dat eindigt tegen een rechte kade, waar het 's zomers behoorlijk druk kan zijn met watertoeristen en charterschepen. Verwonderlijk is dat niet, want Elburg is vermoedelijk het best bewaard gebleven vestingstadje van Nederland. Het vierkante stratenpatroon ligt als de spijlen van een glas-in-loodraam binnen de al even vierkante vestingmuren, waar precies in het midden van iedere zijde een stadspoort toegang geeft tot de stad. De kleine, schilderachtige huisjes en de met kasseien geplaveide straatjes maken dat je je een beetje in de middeleeuwen voelt als je hier rondwandelt. Er is ook van alles te zien in Elburg, al is een waarschuwing voor de soms onaangename drukte hier wel op haar plaats.

In ieder geval is Elburg een goede plaats om te foerageren, want een bezoekje aan het fraaie stadje is natuurlijk zonder meer verplicht, en eenmaal aangelegd, kan men gemakkelijk de boodschappen voor de komende dagen doen. Overnachten in het kleine haventje is vooral in het hoogseizoen minder aan te bevelen. De drukte en de hoge havengelden kunt u vermijden door bij rustig weer buitengaats op het anker te overnachten, wat wel zo aangenaam is. Daarbij moet echter op twee dingen in het bijzonder worden gelet. Ten eerste is er het probleem van de diepte: de Randmeren lijken vanaf de kust of vanaf een schip gezien heel wat voor te stellen, maar in werkelijkheid is er slechts een smalle strook voldoende diep om bevaren te worden. Niet voor niets is de vaargeul over de volle lengte van de meren duidelijk betond. Buiten de gebaggerde geul is het water op sommige plaatsen nauwelijks enkele decimeters diep! Wie buiten de geul wil ankeren - wat binnen de geul natuurlijk ten strengste verboden is - doet er goed aan iemand voorop te zetten die de waterdiepte kan peilen om te voorkomen dat men muurvast aan de grond loopt.

Een tweede probleem wordt gevormd door de muggen en andere insecten. Sinds de

afsluiting van de Zuiderzee is het water geleidelijk aan minder zout geworden en na de indijking van de polders ontstonden ter plaatse enorme muggenplagen, waartegen vooral in warme tijden geen kruid gewassen lijkt. Het is dus zaak voldoende horren aan boord te hebben, zodat u de mogelijkheid heeft 's nachts frisse lucht binnen te laten zonder volledig lek geprikt te worden door tien miljoen plaaggeesten.

Met ons schip beleefden wij ter plaatse een bizar avontuur. Voor anker liggend voor de nacht hoorden de bemanning en de passagiers plotseling een vreemd gezoem van een heel lage toonsoort, dat langzaam dichterbij kwam. Het geluid leek op een heel regelmatig lopende dieselmotor met een enorm vermogen, maar er was geen voertuig of vaartuig te bekennen, noch te land, noch ter zee en zelfs niet in de lucht. Nagenietend van een late maaltijd aan dek zat iedereen wat in de schemering te turen om te ontdekken waar het geluid vandaan kwam, toen plotseling enkele passagiers driftig met hun armen in de lucht begonnen te maaien: ze werden bijna bedolven onder de triljoenen kleine mugjes, die in een bijna massief aandoende zwerm het schip naderden!

Iedereen vluchtte naar binnen en snel werden ramen, deuren en alle andere openingen zo goed mogelijk gesloten. Toen alles dicht was werd het licht aangedraaid, en wat we toen zagen vervulde de meesten van ons met afgrijzen: tegen het glas van alle ramen en patrijspoorten zat werkelijk een vele centimeters dikke laag insecten geplakt, elkaar letterlijk verdringend en verpletterend op weg naar het licht. Een onheilspellend gezoem vulde het schip en het werd er in korte tijd bijzonder benauwd, met zoveel mensen in zo'n kleine ruimte zonder ventilatie. Een van de passagiers bood zich daarom als vrijwilliger aan om een stuk horrengaas over een van de dakkoepels te spannen, zodat we die koepel konden openen zonder de muggen binnen te krijgen. Geheel gehuld in een lange jas, een shirt met lange mouwen, een pet, een bril en zelfs een mondkapje, worstelde hij zich door de zwerm heen. Ondanks het feit dat hij nog geen twee minuten buiten was, was hij van top tot teen bedekt met muggenbeten voordat hij goed en wel weer binnen was. Maar gelukkig kon iedereen weer een beetje verse lucht ademen dankzij de afgedekte koepel.

Na een dik kwartier nam het gezoem even plotseling af als het begonnen was, en toen we even later voorzichtig een deur openden, bleek de zwerm gepasseerd. Iedereen wilde opgelucht naar buiten stappen, tot de eerste bijna uitgleed over een vijf centimeter dikke laag dode muggen; ze hadden zich stomweg doodgevlogen tegen het scheepsdek. Dus moest eerst de 'dekwas' uitgerold en de pomp gestart, zodat de triljarden muggenlijkjes met een ferme straal water van boord gespoeld konden worden. Een vreselijke ervaring! Sedertdien zorg ik er altijd voor dat er voor ieder raam, voor iedere opening, ja zelfs voor ieder ventilatiekanaal horren of andere afsluitmiddelen aan boord zijn. Muggenspray is namelijk aardig als er een of twee muggen zijn, maar bij twee ton muggen is het nauwelijks bruikbaar.

Voorbij Elburg vaart men op het Veluwemeer, het bekendste van de Randmeren. Het is al beduidend breder dan het Vossemeer en het Drontermeer, en halverwege tussen Elburg en Harderwijk verdubbelt die breedte nog eens. Een stuk of wat eilandjes bieden leuke aanlegplaatsen, ver van het vasteland, veilig bereikbaar omdat er behalve de geulbebakening ook nog een jachtenbebakening is uitgelegd: rood-witte bakens aan de zijde van het oude land, groen-witte aan de polderzijde.

In het Veluwemeer zijn aan de polderzijde jachthavens en recreatiestranden aangelegd, waar men op zomerse dagen veel dagjesmensen ziet. Er wordt naar hartenlust gesurft en gezeild, en helaas zijn hier ook de snelle motorboten en jetski's niet meer weg te denken met hun gierende motoren en hun altijd veel te hoge hekgolf. Gelukkig is er vrij veel ruimte op het Veluwemeer en zijn de snelle lawaaimakers gebonden aan vaste banen waar ze niet buiten mogen komen - al wordt het soms tijd dat iemand ze dat ook vertelt!

Net voor de vroegere scheidingsdam bij Harderwijk ziet men aan de stuurboordoever het poldergemaal Lovink, dat zorgt voor de bemaling van de Flevopolders. Ernaast - maar binnen de havendijk van de Harderhaven, de hier nieuw gebouwde jachthaven - is de nieuwe sluis De Blauwe Dromer, een sluisje voor de watersport dat de Randmeren verbindt met de Hoge Vaart in Flevoland.

Bij Harderwijk sloot oorspronkelijk een dam het Veluwemeer af van het Wolderwijd; men moest vroeger de Hardersluis passeren om van het ene meer in het andere te komen. In de zomervakantie was dit een notoire flessenhals voor de watersport. Hier konden dan lange wachttijden optreden op tijden dat veel watersporters huiswaarts keerden of juist uitvoeren. De dam met de sluis en de bruggen erover vormden een oeververbinding met de polders.

Om de flessenhals weg te nemen is de sluis verwijderd, de ophaalbrug vervangen door een vaste brug en de doorvaart voor hogere schepen verlegd naar een aquaduct dat zeshonderd meter oostelijker is gebouwd en waar hoge schepen dus óver de N-302 kunnen varen.

Net bezuiden de voormalige sluis kan men bakboord uitdraaien naar de oude haven van Harderwijk, waar het beroemde Dolfinarium een bezoek meer dan waard is. Vooral als men met kinderen vaart, is dit fraaie en aardig opgezette centrum een ideale combinatie van lering en vermaak. Het oude stadje Harderwijk is sinds enkele jaren voor de passant goed bereikbaar omdat er een jachthaven is gebouwd dicht bij het aquaduct, waar drinkwater kan worden ingenomen en waar men winkels en restaurants in de buurt vindt.

Draait men bezuiden de voormalige Hardersluis naar stuurboord, dan vaart men om het eiland Knarland heen het Wolderwijd op, het breedste van de Randmeren zoals de naam al suggereert. Hier vangt men nog een glimp op van de weidsheid die dit water voor de inpoldering gehad moet hebben, omdat de dijk op sommige plaatsen zo ver weg ligt, dat hij achter de horizon lijkt te verdwijnen. Aan het Wolderwijd ligt

Zeewolde, een van de stadjes in de polder die aan de weg timmeren op het gebied van de recreatie. Zeewolde ontwikkelt zich dan ook tot een niet onbelangrijk watersportcentrum en heeft zelfs een buitendijks gelegen jachthaven.

Vorbij Zeewolde gaat het Wolderwijd over in het Nulderneau. Hier wordt het vaarwater beduidend smaller, de geul is er op sommige plaatsen nauwelijks honderd meter breed. Het lijkt hier weer meer op een brede rivier dan op een meer, en watersporters ziet men hier ook veel minder dan op de bredere gedeelten van de Randmeren. Wel zijn er, op beide oevers, nieuwe jachthavens aangelegd, Jachthaven Strand Horst en een haventje bij vakantiepark Zeewolde. In de zomer steekt een veerbootje hier het Nulderneau over.

Het Nulderneau heet voorbij de hoek bij jachthaven Nulde het Nijkerkernauw en daar passeert men de derde en laatste sluis van deze route, de Nijkerkersluis. Net voorbij deze sluis kan men aan de zijde van het oude land de Randmeren verlaten voor een bezoek aan het stadje Nijkerk, dat echter wel een dikke drie kilometer van de Randmeren verwijderd is. Men moet via de Arkersluis en door de Arkervaart naar de havenkom van Nijkerk varen, die in het stadje doodloopt.

De Arkervaart vormt een afwisseling in de overigens vrij saaie tocht door het Nijkerkernauw, dat een bijna kaarsrecht vaarwater zonder enige variatie is. In de invaart vindt men aan bakboord eerst de jachthaven van Zeilvereniging de Zuidwal, en onmiddellijk daarna komt men in de Arkersluis, met een ophaalbrug over de invaart. Men kán naar Nijkerk verder varen, maar de Nijkerker haven is eigenlijk voornamelijk ingesteld op vrachtschepen, vanwege de aanwezige silo's en bedrijven. Helemaal achter in de havenkom is er overigens meestal wel een ligplaats voor een bezoekje aan het stadje.

Terug naar het Nijkerkernauw: pas na de bocht naar het noordwesten bij Bunschoten-Spakenburg verandert het uitzicht weer. Het water wordt geleidelijk aan weer breder en héél in de verte doemt de Stichtse Brug op. Aan de zijde van het oude land passeren we net voorbij de bocht de haveninvaart van Spakenburg en Bunschoten, waar jachthavens en ligplaatsen van de Bruine Vloot gedurende de zomermaanden voor veel drukte en vertier zorgen. Spakenburg was vanouds een beroemd vissersdorp, en een bolwerk van christelijke rechtschapenheid. Men kan er op zondagen nog steeds geen brandstof tanken! Schuin tegenover de haveninvaart is een nieuwe jachthaven gebouwd bij het recreatiepark de Eemhof, en even voorbij Spakenburg, aan de oude land kant, ligt nog jachthaven Nieuwboer.

Nog weer enkele kilometers verder mondt de rivier de Eem uit, en inmiddels heet dit deel van de Randmeren dan ook het Eemmeer. De breedte van het water is hier weer groot genoeg voor zeilers en de watersport neemt weer bezit van het meer.

De Eem kan stroomopwaarts tot in Amersfoort worden bevaren en er is nog een redelijke hoeveelheid beroepsscheepvaart op de rivier, die goederen voor de Amersfoortse industrie aan- en afvoert. In Amersfoort loopt het vaarwater dood in

de haven, al had het niet veel gescheeld of de historie had anders bepaald. Bij het maken van de plannen voor een betere vaarverbinding tussen Amsterdam en de Rijn, in de jaren na de Franse bezetting, is serieus overwogen die verbinding niet langs Utrecht te laten lopen (waar uiteindelijk toch het Merwedekanaal tot stand kwam), maar over de Eem langs Amersfoort en dan via een kanaal dwars over de Hoge Veluwe naar de Lek bij Wageningen. Het is er echter nooit van gekomen, omdat de kanalisatie van de voedingsbeekjes van de Eem door het hoge land veel te ingewikkeld bleek en de route uiteindelijk een groot aantal sluizen zou moeten bevatten. Het Merwedekanaal, en later het huidige Amsterdam-Rijnkanaal, kreeg de voorkeur van de bestuurders.

De rivier voert tot Amersfoort uitsluitend door laag liggend land en aan weerszijden strekken zich zover het oog reikt de weilanden uit. Een uitzondering hierop vormt Baarn, het welvarende dorp in het Gooi; het ligt halverwege Amersfoort op de westelijke oever van de Eem. Voor de passant is er aanleggelegenheid in de Jachthaven Eembrugge, vlak bij de brug van de Rijksweg A-1. Wie wil doorvaren naar Amersfoort vindt ook dáár nog enkele jachthavens en -ligplaatsen.

Het Eemmeer strekt zich verder in noordwestelijke richting uit tot aan de Stichtse Brug, waarover de verbinding tussen het Gooi en het nieuwe land loopt. Voorbij de brug komt men in het laatste deel van de Randmeren, het Gooimeer. Na enkele kilometers biedt de haven van Huizen gelegenheid tot aanleggen aan de zijde van het oude land en iets verderop ligt aan de polderzijde Almere-Haven, de derde van de drie invaartmogelijkheden vanaf deze kant naar de poldervaarwegen. In de haven ligt namelijk het piepkleine sluisje dat toegang geeft tot de meters lager gelegen Wetering, die weer in verbinding staat met de Hoge Vaart, een van de twee hoofdvaarten door de polder. Het sluisje biedt doorvaartgelegenheid voor schepen tot maximaal 20 meter lengte, 4 meter breedte, 2,5 meter hoogte en 1,25 meter diepgang.

In Almere-Haven bevindt zich behalve een grote jachthaven (bij het binnenvaren aan bakboord) ook (maar dan aan stuurboord achter in de havenkom) een ruime aanlegkade, rechtstreeks aan wat men zou kunnen noemen de boulevard' van het stadje. Het water-front is bebouwd met cafés en terrassen, waar de vermoeide schepeling zich graag zal laten laven en spijzen alvorens een wandeling te maken door het eigenlijke centrum, dat achter de haven gelegen is. Dat centrum is een soort moderne versie van Amsterdam, compleet met stadsgracht, fonkelnieuwe trapgeveltjes en stadspleintjes. De meningen over het succes van dit bouwkundig experiment zijn sterk verdeeld. De bouwwijze van het stadje is wel verrassend, maar de levendigheid is anders dan die van het Amsterdamse stadshart, al hoort men bij de bewoners vaak duidelijk een Amsterdams accent. Almere werd grotendeels 'gekoloniseerd door mensen die in de jaren zestig van de vorige eeuw Amsterdam wilden verlaten vanwege het gebrek aan goede woningen aldaar en vanwege de toenemende vervuiling en verpaupering van de oude stadswijken.

De naam Almere is afkomstig van de middeleeuwse benaming van de Zuiderzee, die Almeri of Almari luidde. Zo is ook de naam Flevo afgeleid van de Romeinse naam voor de Zuiderzee, Mare Flevo. Wel licht heeft men wat tegenwicht gezocht tegen al het nieuwe, het moderne en het gebrek aan verleden, door stokoude namen te gebruiken.

Vorbij Almere-Haven koerst men op de bruggen af waar zowel de autoweg naar de polder als de spoorlijn naar Lelystad de Randmeren kruist. Voor de bruggen heeft men aan de zuidwestzijde nog de invaart van de jachthaven Naarden, waarvan de geul duidelijk bebakend is, met net ten Noorden daarvan het natuurgebied Het Naardense Bos, dat niet vrij toegankelijk is voor de watersport. Aan de overzijde van het Gooimeer, tegen de voet van de bruggen aan, is een vluchthaven gebouwd waar men bij slecht weer of ongunstige wind beschutting kan vinden tegen golfslag.

De hoge Hollandse Brug eenmaal voorbij bevindt men zich op het IJmeer, dat officieel niet meer tot de Randmeren behoort. Aan de stuurboordkant ligt Marina Muiderzand, een grote jachthaven met voorzieningen. Enkele kilometers verder takt een smal nevengeultje af naar het westen, waarlangs men in de beschutting van drie kunstmatig aangelegde eilandjes Muiden kan bereiken, het uitgangspunt van zowel de eerste als de tweede tocht van dit boekje, met de mogelijkheid om de echte binnenwateren weer op te zoeken.

Daarbij schuilt er nog een laatste adder onder het gras: de beruchte havendam van Muiden! Wie langs onze route aan komt varen en op het zicht probeert de haven vrij te varen, ontdekt plotseling een zware stenen leidam waarvan de kruin soms twee centimeter bóven, dan weer twee centimeter onder water gelegen is. De dam steekt honderden meters uit, vrijwel pal naar het noorden, en leent zich uitstekend voor het in de grond boren van een schip. Om veilig in Muiden te komen, moet men dus ruim vrij blijven van de kustlijn, om pas benoorden het bakken op het einde van de dam uit te komen. Dan kan men veilig en in een rechte lijn op het Muiderslot afkoersen en in de haven van Muiden een schaarse) ligplaats zoeken.

De route over de Randmeren is beduidend langer dan de hierboven vermelde route over het IJsselmeer en het Markermeer, waar men slechts één sluis hoeft te passeren en die in een vrijwel kaarsrechte lijn het Ketelmeer en het IJmeer met elkaar verbindt. Wie de tocht over het IJsselmeer niet schuwt en zeker weet dat zijn schip bestand is tegen de omstandigheden die hier soms heersen, kan door deze route de grote rondreis met behoorlijk wat vaaruren bekorten. Daartoe moet vanaf de monding van de Gelderse IJssel in het Ketelmeer niet naar het Vossemeer worden afgeslagen, maar rechtuit koers naar het westen worden gezet, waar de Ketelbrug aan de horizon zichtbaar is. Na de Ketelbrug kan men op enige afstand de dijk van Oostelijk Flevoland volgen, waarna men na enkele uren varen de invaart naar de Houtribsluizen bereikt, die de dijk Lelystad-Enkhuizen onderbreken voor de doorgaande scheepvaart. De bedoeling was ooit dat deze dijk onderdeel



zou gaan vormen van de nieuw in te polderen Markermeerpolder, waarlangs aan alle zijden wateren in stand zouden blijven voor de waterhuishouding en de scheepvaart. De Houtribsluizen zouden het Oostvaardersdiep (de smalle overblijvende geul tussen Markermeerpolder en Flevopolder) en het nog niet drooggelegde deel van het IJsselmeer met elkaar verbinden.

De aanleg van de Markermeerpolder is niet doorgegaan, en het Oostvaardersdiep is nu niet meer dan een gebruikelijke vaarroute door het onnoemelijk weidse Markermeer, zoals het stuk van het IJsselmeer ten zuiden van de nieuwe dijk tegenwoordig heet. Bij Lelystad passeert men de sluizen, en na een paar honderd meter door de voorhaven vaart men gewoon weer tussen de dijkdelen door het Markermeer op, even breed en groot als het IJsselmeer.

In Lelystad-Haven, dat tot voor kort niet veel meer was dan een uitgestorven overblijfsel van de eerste vestigingsplaats van de pioniers van Rijkswaterstaat die de polders hebben aangelegd, wordt aan de weg getimmerd wat betreft de pleziervaart: de voormalige werkhaven aan de polderdijk is omgetoverd in een pretentieuze jachthaven, waar een aantal dienstgebouwen in vreemde vormen de watersporter naar de wal proberen te lokken. Toen wij destijds met de Noorderzon in de jachthaven wilden aanleggen, werden we door de havenmeester weggestuurd om een aantal onduidelijke redenen, die van iedere logica ontdaan waren. Een zeer behulpzame sluiswachter van de Noordersluis, de verbinding met de binnenwateren van de polder, had de discussie gevolgd en nodigde ons per marifoon uit de nacht aan de remming van de sluis door te brengen, hetgeen niet alleen beduidend rustiger en fraaier was, maar bovendien gratis, in tegenstelling tot de dure ligplaatsen in de jachthaven zelf.

Wat de duizenden toeristen die de jachthaven moeten gaan bevolken, in Lelystad-Haven moeten doen, is niet helemaal duidelijk. De haven heeft behalve de twee havengebouwen geen achterland, Lelystad-Haven telt welgeteld twee horecagelegenheden: een primitief soort clubhuis dat zich aanprijst als low-budget-hotel en waar de sfeer te naargeestig is voor woorden, alsmede een restaurant.

Dat restaurant is overigens nog wel een extra vermelding waard. Het is gevestigd in een van de voormalige barakken van Rijkswaterstaat en voorspelt bij binnentreden weinig goeds over de te verwachten kwaliteit van het te nuttigen diner. Het restaurant blijkt - zoals veel zaken en bedrijven in deze regio - gedreven te worden door rasechte Amsterdammers, wat aan het gesproken dialect nog duidelijk te horen is. In de enorme zaal onder de houten kap, die als gelagkamer fungeert, staan ver van elkaar enkele simpele tafels en stoelen van het kaliber veel-chroom-en-kunststof. De menukaart bevat grotendeels een 'cuisine hollandaise' in de zin dat de broodjes kroket en de uitsmijters er niet op ontbreken. De door ons bestelde visschotel deed dan ook vermoeden dat het een combinatie van de overigens geheel Nederlandse viskaart zou betreffen, die de kabeljauw-uit-de-diepvries of

misschien zelfs de wijting-voor-de-kat tot begerenswaardige lekkernijen zou verheffen. Dapper wachtten wij af, intussen rijkelijk van aperitieven voorzien door een hoogblonde, bijzonder vriendelijke, Amsterdamse dame. In het zaaltje naast ons vergaderde een belangenvereniging van betrokkenen bij de nieuwe jachthaven, zodat het een geruzie van je welste was.

Toen ons voorgerecht werd geserveerd, waren we verrast door de uitstekende kwaliteit van het voedsel en door de originele wijze van bereiden en opdienen. Alles hadden we hier verwacht, maar niet een soort maaltijd die in de culinaire rubriek van een landelijk dagblad hoog zou scoren! Het hoofdgerecht, de gemengde visschotel, was al even uitstekend en we waren enigszins beschaamd door het kennelijke gebrek aan vertrouwen in wat we hier zouden kunnen verwachten. We aten een ronduit uitstekende, originele en smakelijke maaltijd voor een bedrag, waarvoor men in Amsterdam niet eens een hamburgertent kan bezoeken en kregen daar bovendien een uitstekende wijn bij geserveerd. Dus mocht u ooit in Lelystad-Haven belanden en het enige restaurant willen bezoeken, laat u dan niet afschrikken door het aanzien van de zaal: uw eten zal er niet minder om smaken!

Eén bezienswaardigheid van Lelystad-Haven moet nog vermeld worden, namelijk de Batavia, het oude VOC-schip dat geheel volgens de oorspronkelijke bouwtekeningen wordt nagebouwd. Het schip ligt net ten zuiden van de Houtribsluizen in een speciaal gebouwd havenbekken, waar sinds enige tijd ook andere historische schepen welkom zijn. Zijn drie masten steken imposant boven het nieuwe landschap uit. Men kan er een rondleiding krijgen waarin allerhande wetenswaardigheden worden verteld over de oorspronkelijke Batavia, maar ook over de problemen die men vandaag de dag heeft om ondanks de moderne gereedschappen en materialen een exacte kopie van het oude zeilschip te bouwen. Honderden leerling-timmerlieden hebben op de Batavia werkervaring opgedaan, en sinds het schip klaar is, is het een van de weinige 'echte' nog bestaande Oost-Indiëvaarders ter wereld. Wie door het enorme houten schip dwaalt, krijgt groot respect voor de vakkundigheid en de kennis van onze voorouders. De reden voor de bloei van ons land in de Gouden Eeuw wordt ineens een heel stuk tastbaarder bij het aanschouwen van dit majestueuze vaartuig!

Vanuit Lelystad-Haven hoeft men niets anders te doen dan door de dijk van de Flevopolders te varen en dan, door het Oostvaardersdiep, vanzelf na enige vaaruren bij de meest westelijke punt van de polders uit te komen. Vandaar voert de tocht vlak langs het eiland Pampus in de richting van Muiden, dat men vanaf Pampus in een vrijwel rechte lijn kan bevaren. Zo komt men vele uren eerder op het punt van uitgang van deze grote route terug dan degene die via de Randmeren vaart.

### **3 Van plassen en poldervaarten**

#### **3.1 De Vinkeveense Plassen**

Midden tussen de fijnmazige vaarwateren van het westen van de provincie Utrecht liggen de Vinkeveense Plassen. Een uitgestrekte wirwar van eilandjes in een enorme waterplas, dat zou de beste en kortste beschrijving zijn van dit recreatiegebied. Hier zullen we het niet hebben over de talloze jachthavens, over de voorzieningen voor de watersport of over de zeil- en surfmogelijkheden, want daarover is al genoeg geschreven. Bij mij hebben de historie en de waterstaatkundige bijzonderheden van de Vinkeveense Plassen centraal gestaan in het onderzoeken van dit fraaie gebied.

De Vinkeveense Plassen strekken zich over vele vierkante kilometers uit, maar vreemd genoeg is de afmeting van het werkelijke open water beperkt. Het grootste deel van het wateroppervlak wordt doorsneden door honderden smalle eilandjes, die zich als langgerekte strepen in het water uitstrekken. Die eilandjes liggen bovendien bijna allemaal evenwijdig aan elkaar. Wie vanuit de lucht naar de plassen kijkt, ziet echter dat ze in feite niet evenwijdig, maar in de vorm van stralen rond een middelpunt het water doorsnijden. Alsof iemand met een reuzenhand strepen vanuit een bepaald punt is gaan trekken en daar de eilandjes heeft gemaakt. Zonder in de historie van dit gebied te duiken is deze ligging van de eilanden onbegrijpelijk.

Die historie gaat terug tot de tijd dat er in dit gebied nog helemaal geen plassen en meren te vinden waren. Tussen de rivieren de Vecht, de Mijdrecht, de Angstel (vermoedelijk een oudere naam voor de oorspronkelijke loop van de Amstel) en de Drecht lag drassig veenland, op een hoogte die nauwelijks boven de normale waterstand in de rivieren uit kwam.

In dat gebied werd al in de middeleeuwen begonnen met het steken van turf, een van de weinig beschikbare brandstoffen in die tijd. De turf werd gewonnen door plakken veen uit de bodem te steken en die zo hoog mogelijk te drogen te leggen. Zodra de plakken gedroogd waren, werden ze afgevoerd en als brandstof verkocht aan de boerderijen, de dorpen en de steden in de omgeving.

Dat drogen gebeurde bij voorkeur vlak bij de plaats waar de veenplakken los gestoken werden, omdat het nog natte veen loodzwaar was en zich niet leende voor vervoer naar elders. In de praktijk ontstond daardoor de gewoonte om het afsteken van veen volgens een bepaald systeem uit te voeren: vlak naast de plaats waar zo diep mogelijk gestoken werd, werd een strook land onaangetast gelaten, de zogenaamde legakker. Op die strook werden de plakken veen opgestapeld, zodat ze in de zon konden drogen, waarna ze met kleine bootjes werden weggehaald.

Door deze werkwijze waren zowel de eilandjes (de legakkers) als de sloten die ontstonden van levensbelang voor de turfwinning. Zonder de legakkers kon men

het veen niet drogen, zonder het water kon men het niet afvoeren. De systematiek van sloten en legakkers werd daarom zeer consequent toegepast, om zowel de droging als het vervoer van de turf veilig te stellen.

Toch ontstond er na verloop van tijd een probleem bij de turfwinning. In gebieden waar de veenlaag afgegraven was en de legakkers niet meer gebruikt werden, sloegen deze na verloop van tijd weg in het diepe water, waardoor in plaats van de gescheiden sloten een meer ontstond, waarop weer en wind vrij spel hadden. Die stukken meer hadden de neiging steeds grotere delen van de legakkers op te slokken en zichzelf zodoende almaar uit te breiden. Dit gebeurde ook in het gebied rond Vinkeveen, alleen niet op de plaats waar nu de Vinkeveense Plassen liggen, maar iets verder westelijk, in de omgeving van Mijdrecht, Wilnis, Oudhuizen en Waverveen, waar met de eerste turfwinning begonnen was. Daar ontstond dan ook al heel vroeg het eerste meertje, een vrijwel ronde vorm waaromheen de turfwinning in een grote cirkel doorging. De sloten en legakkers werden altijd precies haaks op de oever van het meertje aangelegd, waardoor de stralenkrans van akkers en sloten ontstond die men heden ten dage nog op topografische kaarten terugvindt.

Uiteindelijk werd het nodig het steeds groter wordende binnenmeer te bedwingen, en het werd drooggemalen en ingepolderd. Maar omdat rondom het voormalige meer de turfwinning gewoon doorging, ontstonden rond de nieuwe polder ook weer nieuwe waterpartijen. Een deel daarvan is, net als het centrale deel, ingepolderd, een ander deel is uiteindelijk gelaten zoals het door de turfwinning was geworden. Alleen dit laatste deel kennen we tegenwoordig als de Vinkeveense Plassen. Dit gebied is de plaats waar de laatste turfwinning is uitgevoerd en is lang niet zo oud als men wel geneigd is te denken. Op de topografische kaart van het gebied uit 1850 is de gehele omgeving van Vinkeveen nog gewoon akkerland, waarin de radiale sloten nog niet dienden voor de turfwinning, maar voor de afwatering naar de centrale polderboezem. Pas daarna (dus pas ruim anderhalve eeuw geleden) zijn door het turfsteken de huidige plassen ontstaan. De laatste turf is hier dan ook nog na de Tweede Wereldoorlog gestoken, misschien niet op de vanouds gebruikelijke wijze maar met modernere methoden.

Oorspronkelijk stak men de veenplaggen los met een zogenaamde beugel, een soort bochtige schep waarmee ook onder water handig gewerkt kon worden. Later is geprobeerd met stoommachines turf te winnen, maar die methode was geen lang leven beschoren. De turfwinning was voorbij voor er een bruikbare methode was ontwikkeld. Het is dan ook vreemd te bedenken dat het hele plassengebied in feite door mensenhanden en slechts met behulp van een klein handwerktuig tot stand is gekomen.

Ook na de inpoldering van grote stukken van het veengebied rond Mijdrecht bleef de radiale (straalsgewijze) structuur van het gebied in stand. De poldersloten, die

gebruikt werden om de afwatering van de polder te verzorgen, volgden immers precies de ligging van oude veensloten. Daardoor is ook in het polderland rond de dorpen Mijdrecht en Vinkeveen de stralenkrans van sloten nog steeds zichtbaar. Bij de samenvoeging van de gemeenten in dit gebied werd de nieuwe naam dan ook De Ronde Venen. Op de kaarten kan men de begrenzingen duidelijk zien: de Amstel bij Uithoorn, de Waver, de Winkel, de Angstel tussen Abcoude en Loenersloot, de Geuzensloot en Demmerikse Sloot, de Bijveld en Geer, en ten slotte de Kromme Mijdrecht omsluiten De Ronde Venen als een grillige, maar toch vrij regelmatige cirkel. Vrijwel overal in De Ronde Venen is het door de veenwinning verloren land weer teruggewonnen door bemaling, behalve bij de huidige Vinkeveense Plassen. Daar heeft men tijdig het belang en de charme van het gebied onderkend en heeft de natuur vrij spel gekregen om het door de mens geschapen watergebied naar eigen inzicht verder aan te passen.

Voor een deel heeft ook hier door afslag en bodeminklinking een vergroting van de watermassa plaatsgevonden: de twee grootste watervlakten benoorden en bezuiden de Baambrugse Zuwe (een zuwe was een oversteekplaats, een weg door het veenland) zijn dan ook vrij van legakkers en eilanden. Die zijn in de loop der jaren verdwenen, verspreid over de bodem van de plassen. Maar de randen van het gebied en de derde, meest zuidelijke plas hebben nog altijd de structuur van legakkers en sloten. Wie vanaf de plassen naar het dorp Vinkeveen vaart, komt terecht in steeds smaller wordende vaartjes en tochtjes, die ten slotte allemaal uitkomen op de ringvaart van de centrale polder, waarlangs het cirkelvormige lintdorp Vinkeveen is ontstaan.

De waterstand in de Vinkeveense Plassen wordt door de ontstaansgeschiedenis van het gebied even duidelijk verklaard als de cirkelvormige structuur. Immers, door de vervening, turfwinning en inpoldering daalde de bodem in het gebied met enkele meters, waardoor bemaling altijd noodzakelijk is. De waterstand in de Vinkeveense Plassen wordt dan ook met gemalen op peil gehouden, omdat het gebied immers aan alle kanten omringd wordt door hoger liggend land met een hoger boezempeil. In feite liggen De Ronde Venen opgesloten tussen de Amstellandboezem (NAP -0,40 meter) en de Rijnlandboezem (NAP -0,60 meter). Het normale peil in de Vinkeveense Plassen ligt op NAP-1,95 meter, een heel stuk lager dan de omgeving dus. De vier toegangen tot het plassengebied (Waver, Angstel, Kerk vaart en Heinoomsvaart) hebben dan ook allemaal sluisjes, van voor onze begrippen minuscule afmetingen, waarin het hoogteverschil overwonnen kan worden: de Proosdijersluis, de Demmeriksesluis, de Pondschoekersluis en de Oudhuizersluis. Ze verhinderen het bevaren van de plassen met schepen groter dan dertig bij vijf meter, zodat men gevrijwaard is van beroepsvaart op de plassen.

In de Vinkeveense Plassen liggen vrijwel alle jachthavens en voorzieningen in de gedeelten waar de legakkers en sloten nog intact zijn, terwijl de eigenlijke waterrecreatie - veelal zeilen en surfen - op de twee grote open plassen

plaatsvindt. Wie zich op die open plassen waagt, moet wel beschikken over een duidelijke waterkaart en een goed oriënteringsvermogen hebben, want door de rafelige structuur van het gebied is het terugvinden van de plaats waar men de plas opgevaren is uiterst lastig. Bovendien liggen alle toegangen goed verscholen: de twee westelijke maken een tocht door de vaarten van De Ronde Venen nodig, de twee oostelijke liggen verscholen achter respectievelijk een ophaalbrug en een eiland. Mijn eerste tocht hier eindigde in een zoektocht van maar liefst twee uur voordat we de Proosdijersluis teruggevonden hadden.

De beperkte afmetingen van de vier toegangssluisjes zullen voor het grootste deel van de recreatievaart geen werkelijke problemen opleveren. Wat wel een probleem kan vormen is de diepte van de aansluitende wateren. Een schip dat dieper steekt dan 1,20 meter zal op drie van de vier toegangen in de problemen komen. Alleen de verbinding via de Demmeriksesluis, Angstel en Nieuwe Wetering is diep genoeg voor schepen tot 1,60 meter. Die verbinding heeft wel het nadeel dat men er het Amsterdam-Rijnkanaal voor moet bevaren. Alleen als het schip in kwestie smaller is dan circa 3,50 meter kan men vanuit de Vecht rechtstreeks naar de Nieuwe Wetering varen, waarbij men het drukke Amsterdam-Rijnkanaal dan alleen nog hoeft over te steken.

Over de omgeving van de Vinkeveense Plassen en over de dorpjes in het gebied valt niet veel meer te vertellen dan dat het er landelijk, groen en fraai is en dat de dorpjes talloze mogelijkheden voor vertier en voorzieningen bieden die de watersporter nodig zou kunnen hebben. Dat is dan ook logisch in dit volledig op de watersport georiënteerde gebied. Wat veel verbazender is, is de ligging van deze groene oase, tussen de grootste stedelijke gebieden van ons land. Amsterdam en Utrecht liggen op nog geen twintig kilometer afstand, evenals de Luchthaven Schiphol met alle bedrijvigheid daaromheen.

Langzaam varende tussen de vaak beboste oevers en de eilanden, soms met uitzicht over weilanden waarin het vee graast, kan men zich niet voorstellen dat dit het dichtstbevolkte deel van Nederland is. De enige verwijzing naar de drukte, de autosnelweg A2 van Amsterdam naar Utrecht, is dan ook kunstig verborgen achter een dichte groene haag, zodat men het verkeer niet kan zien en vrijwel niet kan horen. Alleen het verkeer op de Baambrugse Zuwe (tussen Abcoude en Vinkeveen) en op de provinciale weg (tussen Loenersloot en Vinkeveen) is vanaf het water zichtbaar en hoorbaar. Voor het overige is er door de structuur van het gebied altijd wel ergens een rustig, stil en beschut plekje te vinden waar men ondanks de drukke watersport kan genieten van zijn privacy.

De toegangsvaarwegen naar de Vinkeveense Plassen vormen een watersportparadijs op zich. Omdat de wateren niet bevaarbaar zijn voor schepen groter dan ongeveer 20 bij 4 meter, en niet dieper dan 1,20 meter, zijn ze volledig voorbehouden voor de watersport. De prachtige watertjes, zoals de Waver, de

Bullewijk, de Holendrecht, de Mijdrecht, de Kerkvaart en de Geuzensloot, slingeren zich in een schitterden omgeving tussen de weilanden en boerderijen door. Niet voor niets ziet men 's zomers over de jaagpaden grote groepen toerfietsers rijden en wandelaars lopen. Dorpjes als Mijdrecht, Wilnis, Ouderkerk en Nes profiteren zo een beetje mee van het watertoerisme van en naar de Vinkeveense Plassen.

Voor kinderen bieden de Vinkeveense Plassen ook volop gelegenheid kennis te maken met de waterrecreatie. De leerzame en enerverende zeilkampen van Zeilschool de Vinkeveense Plassen, in de zuidelijkste plas, laten kinderen kennismaken met het water, leren hun zeilen en omgaan met boten, en bieden een fantastische ervaring waar, volgens mij, geen enkele andere doe-vakantie tegenop kan.

De zeilschool, gevestigd in een oud, maar geheel aangepast gymnastiekgebouw, beschikt over een eigen intern verblijf voor grote groepen kinderen, waar alles van lessen tot en met barbecues, van spelletjes tot en met maaltijden, en van reparaties tot en met theoriecursussen, gedaan kan worden. De eigen haven van de zeilschool geeft een veilige en beschutte mogelijkheid voor de eerste kennismaking met het zeilen.

De Vinkeveense Plassen zijn wat minder mondain en op vermaak en vertier ingesteld dan de Loosdrechtse Plassen, maar of dat een nadeel is, zal ieder voor zich moeten uitmaken.

### 3.2 De Loosdrechtse Plassen

Net als de Vinkeveense Plassen is het grootste deel van de Loosdrechtse Plassen ontstaan door de turfwinning in dit oude veengebied. Maar in tegenstelling tot De Ronde Venen is hier het proces van de inpoldering en bemaling nooit afgerond, zodat de gebieden waar het veen was afgegraven steeds meer ten prooi vielen aan de voortdurend uitbreidende waterplassen. De enige stukken land die tegen het oprukkende water werden beschermd waren de schaarse dijken met paden erop, die zorgden voor de nodige landverbindingen tussen de verschillende kleine dorpjes in deze regio, zoals Oud-Loosdrecht, Nieuw-Loosdrecht, Breukelerveen, Tienhoven, Kortenhoef, 's-Graveland en Vreeland. Vanaf de oostzijde van de Vecht tot waar het terrein begon op te lopen bij Hilversum groef men eeuwenlang het veen af, tot er ten slotte niets anders over was dan vijf enorme watervlakten, waartussen smalle dijken lagen.

Alleen benoorden de Kortenhoefse Zuwe werd werk gemaakt van drooglegging. Het voormalige Horstermeer werd van een ringdijk voorzien en leeggepompt en ook een deel van de veenplassen rond 's-Graveland en Kortenhoef werd teruggewonnen. Bezuiden de Kortenhoefse Zuwe bleven de plassen bestaan. De topografische kaart van 1850 ziet er voor dit gedeelte van het gebied dan ook vrijwel hetzelfde uit als de kaart van 2020. Zelfs de bekendste namen in het gebied zijn de laatste honderdzeventig jaar onveranderd gebleven. De Wijde Blik, de Mijndensesluis, de 's-Gravelandse Vaart, de Alambertskade, het zijn namen die al twee eeuwen op de kaarten voorkomen. Alleen Hilversum, op de oude kaarten niet meer dan een bescheiden dorpje, is de laatste decennia uitgegroeid tot een agglomeratie van een behoorlijke omvang, veel prachtig land opslokkend voor de nog steeds uitbreidende tuin- en villawijken.

Een overeenkomst tussen de Vinkeveense en de Loosdrechtse Plassen is ook het aanzienlijke aantal overgebleven legakkers. De meeste plassen zijn in het midden diep genoeg voor de scheepvaart; restanten van legakkers of eilandjes vindt men voornamelijk aan de randen, zoals in de buurt van Vreeland en Loenen, en in de Kievitsbuurt en de Muyevelde Wetering, waar de oevers de typische rafelige structuur hebben van een veengebied. Opvallend is ook dat de oudere nederzettingen, vooral Oud-Loosdrecht, kennelijk ooit midden in het veengebied gebouwd zijn, maar steeds meer omsloten werden door open water naarmate het omliggende land werd afgegraven. Nu ligt Oud-Loosdrecht als een dijk met lintbebouwing midden tussen de plassen, terwijl Nieuw-Loosdrecht wat verder naar het oosten ligt, op drogere grond dus. De Nieuwe Loosdrechtsedijk die werd gebouwd toen Oud-Loosdrecht steeds meer land in de omgeving kwijtraakte, maakte een ruime bocht om de oorsprong van het riviertje de Drecht, waardoor de veenwinning in een halve cirkel rond dat riviertje plaatsvond en hier dezelfde vreemde stralenvorm in het veen ontstond als rond Vinkeveen en Mijdrecht. In de Loosdrechtse Plassen vindt men dit verschijnsel overigens alleen bij Nieuw-



Loosdrecht; alle andere verveningen gebeurden langs rechte evenwijdige lijnen, waardoor de plassen ook een veel vierkanter vorm hebben gekregen dan hun Vinkeveense evenknieën.

In Nieuw-Loosdrecht staat Kasteel Sypestein, dat middeleeuws aandoet, maar in feite pas aan het begin van de vorige eeuw gebouwd is, naar oude tekeningen van een kasteel dat er eerder moet hebben gestaan. Het gebouw herbergt een museum van antiquiteiten. Dat men nog geen honderd jaar geleden besloot Sypestein volledig te herbouwen mag gerust verbazingwekkend genoemd worden, want men kan immers niet zeggen dat de streek een gebrek aan kastelen had, met Nijenrode, Zuylen en alle andere Vechtkastelen vlak in de buurt!

Een van de oude zuwes (oversteekplaatsen) is de Alambertskade, soms ook Dirck A. Lambertszkade genoemd, die tussen Vreeland en de zuidpunt van de Kortenhoefsedijk ligt en de Wijde Blik afsnijdt van de meer zuidelijke plassen. Met enig speurwerk kan men deze oude zuwe nog wel vinden en de wandeltocht van Vreeland naar Kortenhoef is bijzonder fraai en rustig. Deze zuwe begint in Vreeland als een wandelpad tussen de dijkhuisjes langs de Vecht en loopt de eerste honderden meters tussen de weilanden in de richting van de plassen. Afwateringsloten sluiten al snel het voetpad in, en even na het laatste huisje - dat bijzonder idyllisch tussen de weiden en wateren gelegen is - ontwaart men aan de zuidzijde het open water van de plas die fungeert als drinkwaterbekken voor de omliggende stedelijke gebieden. Al spoedig loopt het voetpad op slechts centimeters afstand van de oever en daarbij valt op dat de droge' grond bijna op hetzelfde niveau ligt als het water.

Nog weer enkele honderden meters verder wordt tussen de bomen en struiken aan de noordzijde het water van de Wijde Blik zichtbaar, Deze bij watersporters zeer populaire plas is meestal veel drukker dan de drinkwaterplas, waar niet met motoren gevaren mag worden, maar aan deze zuidzijde van de Wijde Blik is het aantal boten niet zodanig groot dat het de rust kan verstoren. Al spoedig slingert het voetpad zich nu tussen de twee plassen heen en weer, soms naar links afbuigend, dan weer naar rechts. Op veel plaatsen heeft men op beide plassen een onbelemmerd uitzicht, maar op de wat bredere stukken van het pad groeien dichte struiken en zelfs stukjes bos. De tocht voert dan ook niet zelden langs dichte brandnetelvelden en compleet overwoekerde stukjes moerasgrond. Vaak krijgt de wandelaar het idee dat het pad zal doodlopen, maar dat doet het nergens.

Op ongeveer een derde van de lengte van de zuwe verbreedt de dijk zich enigszins en hier liggen intieme en verborgen ligweiden omzoomd door hoog riet en bosschages, waar de lokale zonliefhebbers veelvuldig gebruik van maken om ongekleed en ongestoord van de zomer te genieten. Verderop versmalt de dijk zich dan weer, tot de hele zuwe nauwelijks breder is dan het voetpad zelf. Slechts beschermd door in het water geslagen paaltjes is het verwonderlijk dat deze dijk in

de loop der jaren niet is bezweken onder de effecten van wind en golfslag.

Aan het eind van de dijk groeien hoge bomen op de nu weer wat bredere landtong en het pad wordt, naarmate men de bewoonde wereld weer nadert, geleidelijk breder en beter begaanbaar om ten slotte vrij abrupt uit te komen op de plaats waar de Kortenhoefsedijk met een rechte hoek uitkomt op de dijk vanaf Oud-Loosdrecht. Beide dorpen, Kortenhoef en Oud-Loosdrecht, bevinden zich op loopafstand van dit punt, en beide beschikken over voldoende terrasjes, winkeltjes en dergelijke, om na de lange wandeling even op adem te komen. Desgewenst kan men hier zelfs terug de bus nemen naar een plaats dicht bij het uitgangspunt van de wandeling, zoals het dorp Vreeland. De Loosdrechtse Plassen en het dorp Loosdrecht zijn als watersportcentrum zeer vermaard, en het kan ook niet ontkend worden dat de vijf belangrijkste plassen spectaculair mooi zijn en dat er voor zeilen en surfen alle gelegenheid is. Toch voel ik mij persoonlijk niet in het bijzonder aangetrokken door de sfeer daar. De overdaad aan restaurants, cafés, ja zelfs discotheken en dancings, en de ongelooflijke drukte, dat alles laat mij al snel de relatieve rust en stilte van de wat verder van de menigte verwijderde plaatsen zoeken. Natuurlijk is dat een kwestie van persoonlijke voorkeur: de een zal zoeken naar gezelligheid en vertier, de ander naar privacy en ongestoord genieten. Gelukkig zijn de plassen uitgestrekt genoeg om er altijd wel een rustig plaatsje te kunnen vinden, met uitzondering natuurlijk van de vakanties, tijdens welke perioden álle watersportgebieden overvol zijn. Maar ja, wie dan nog rust en stilte wil vinden, moet gaan zeezeilen.

De belangrijkste -en dus ook drukste - toegang tot de Loosdrechtse Plassen is die via de Drecht en de Mijndensesluis, die sinds 1993 is vergroot om de toegenomen watersport te kunnen verwerken. De andere toegangen (via de Weersluis, de Kraaienestersluis en de sluis in 's-Graveland) zijn niet met een grotere diepte dan 0,50 meter bevaarbaar en ook de doorvaarthoogte is daar beperkt (minder dan 2,50 meter). Vanaf de Mijndensesluis kan men met een diepgang van iets minder dan 1,10 meter de plassen bereiken. Schepen tot een lengte van circa 50 meter en een breedte van circa 4 meter kunnen de sluis passeren; hoewel de kolk langer en breder is, worden de limieten veroorzaakt door de gebogen vorm van de sluisolk. De afmetingen zullen voor de meeste recreatievaartuigen geen problemen opleveren. De drukte in de sluis kan dat echter wel doen: in het hoogseizoen kunnen wachttijden optreden op dagen waarop veel schepen de plassen op willen varen of juist daarvan willen terugkeren. Bij de Mijndensesluis kan men dan ook vaak aan beide zijden (zowel in de Vecht als in de Drecht) pleziervaartuigen zien liggen wachten.

### 3.3 De Vaarten door Oost- en Zuid-Flevoland

Varend door de Randmeren of over Marker- en IJsselmeer ziet men van de IJsselmeerpolders alleen de dijk. Het eigenlijke landschap van de polders ligt zo ver beneden het niveau van de omringende wateren, dat het voor de toeschouwer volledig verborgen blijft. Alleen de allerhoogste gebouwen, zoals de Flevocentrale en de voormalige televisietoren, steken boven de dijken uit.

Toch is het landschap van de polders van een verbazingwekkende schoonheid, al is het dan feitelijk een onnatuurlijk, door mensenhanden op de tekentafel tot stand gebracht landschap. De vreemde rechte lijnen en vormen, de enorme akkers, de veel te ver weg liggende horizon en het ontbreken van zelfs maar de geringste onregelmatigheid vormen samen een boeiend schouwspel, dat een heel andere indruk oplevert dan de vaart door welk ander gebied dan ook. Alleen al om die reden is een vaartocht door de polder de moeite waard.

Maar er zijn meer redenen om de Flevovaarten te bezoeken. De ligging van de vaarten op meer dan vijf meter beneden NAP is er een van: nergens in Nederland bestaat er vaarwater dat zo ver onder de zeespiegel ligt! Bovendien is het varen door de vaarten, al zijn ze even recht en regelmatig als alles in dit landschap, wellicht interessanter dan de ook niet bijster afwisselende tocht over de Randmeren, en veiliger dan de tocht over Marker- en IJsselmeer, zeker bij harde wind of wisselvallig weer.

Ook de nadelen van het varen door de Flevopolders mogen hier niet onvermeld blijven. De schaarse mogelijkheden om in de buurt van voorzieningen zoals winkels, bunkerstations of restaurants te komen, kunnen de pleziervaarder parten spelen. Ook worden de polders, net als de Randmeren, regelmatig geteisterd door enorme hoeveelheden muggen en insecten.

Wie, alle voor- en nadelen tegen elkaar afwegend, besluit om de polders per schip te bevaren, moet via een van de vijf toegangssluisen naar de polderbodem 'afdalen'. Men heeft de keuze uit de Ketelsluis bij Ketelhaven, de Noordersluis bij Lelystad-Haven, de Zuidersluis bij Almere-Stad, de Weteringsluis in Almere Haven of Sluis de Blauwe Dromer bij Harderwijk. De laatste twee sluisen zijn uitsluitend bedoeld voor de watersport, de eerste drie worden ook gebruikt door vracht- en werkschepen met de polder als bestemming.

De eigenlijke kanalen in de Flevopolders liggen op twee verschillende niveaus, en heten dan ook toepasselijk de Lage Vaart en de Hoge Vaart. Zowel de Ketelsluis als de Zuidersluis, en ook de route over de Wetering en die vanaf Harderwijk, geven toegang tot de Hoge Vaart, die aan de oostzijde van de polders bijna parallel aan de dijk loopt. Het verval in de sluisen naar de Hoge Vaart is ongeveer vijf meter, wat voor Nederlandse maatstaven al behoorlijk is. De Lage Vaart, die de richting van de westelijke polderdijk volgt, ligt nog een meter dieper. Om in deze vaart te komen moet men zowel bij Ketelhaven als bij Almere-Stad en Harderwijk een

tweede sluis passeren, respectievelijk de Kamperluis, de Vaartsluis en de Larsersluis geheten. Alleen de Noordersluis bij Lelystad-Haven overbrugt het hele hoogteverschil van 6,20 meter in één keer. Bij deze afdaling moet men extra voorzichtig zijn met de lijnen: de minste of geringste vergissing kan resulteren in een benauwd avontuur, waarbij het schip meters boven de lage waterstand tegen de sluiswand geplakt hangt!

Behalve de Hoge en Lage Vaart is er nog een dwarsvaart, de Larservaart geheten. Sinds enkele jaren is de Larservaart een doorgaande verbinding, omdat de sluis die nodig was om het niveauverschil met de Hoge Vaart te overbruggen intussen is aangelegd. Dankzij een lobby die pleitte voor de nu gerealiseerde sluisverbinding tussen de Hoge Vaart en het Veluwemeer benoorden Harderwijk, is de Larservaart dus ook van een sluis voorzien, zodat ook de verbindingen van en naar Harderwijk nu bruikbaar zijn.

Men kan in de Flevopolders desgewenst een rondje varen door de Hoge Vaart in de ene richting en de Lage Vaart in de andere richting te volgen. Voor de meeste mensen zal een tocht door de polders echter onderdeel zijn van een langere noord-zuidreis of zuid-noordreis. Meestal vaart men vanaf Ketelhaven naar de Noorder- of Zuidersluis of andersom, waarbij de Lage Vaart veruit favoriet is, door de kortere afstand en omdat de vaart vlak langs Lelystad en Dronten voert, zodat het tenminste nog mogelijk is om te foerageren of uitstapjes te maken.

Wie daarentegen meer op rust, stilte en privacy is gesteld, zal de voorkeur geven aan de Hoge Vaart, die ver van iedere drukte de oostelijke dijk van de polder volgt. Wie met kinderen vaart kan dan zelfs nog in de dwarsarm gaan liggen, die naar de Blauwe Dromer leidt. Hier ligt men in een prachtig natuurgebied, waar op korte afstand de stranden van het Veluwemeer voor een andere, maar even aangename vorm van watertoerisme kunnen zorgen.

## **4 Van die dingen die iedereen weten moet**

### **4.1 Regels op de Utrechtse, Gelderse en Flevowateren**

Op alle Utrechtse, Gelderse en Flevowateren 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) aangeropen 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.

Behalve de uitgaven van de ANWB zijn er nog de volgende kaarten en gidsen die men in Utrecht, Gelderland en Flevoland kan gebruiken: de hydrografische kaart van het IJsselmeer (nr. 1810).

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 doorgewone 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 routes zijn door de auteur grotendeels gevaren met een binnenvaartschip, de Noorderzon, dat in afmetingen nogal afwijkt van de meeste plezierjachten: het schip is bijna 40 x 5 meter, en meer dan 4 meter hoog. De route over de Vecht en door Utrecht is gevaren met een 'luxe motor', de Omega van 25 bij 4 meter, 2,70 meter hoog. Met een veel kleiner schip, de Wilhelmina van 15,40 X 3,45 meter zijn de allerkleinste vaarwegen bevaren, zoals Loosdrechtse en Vinkeveense Plassen. Voor het gebruik van de Wilhelmina ben ik de eigenaars, scheepswerf De Dissel en Zeilschool De Vinkeveense Plassen, zeer erkentelijk.

Bijzondere dank verdient Peter Feenstra die, net als bij vrijwel alle andere boeken over Nederlandse en buitenlandse vaarwateren, ook de foto's maakte voor dit boekje, en als tweede schipper een onmisbare steun en toeverlaat was. Voorts dank ik de talloze schippers, sluiswachters en anderen van wie ik informatie ontving voor dit boekje.

Amsterdam, Mei 1992, Hans Kouwenberg

Ray-sur-Saône, 14 Februari 2020, Hans Kouwenberg