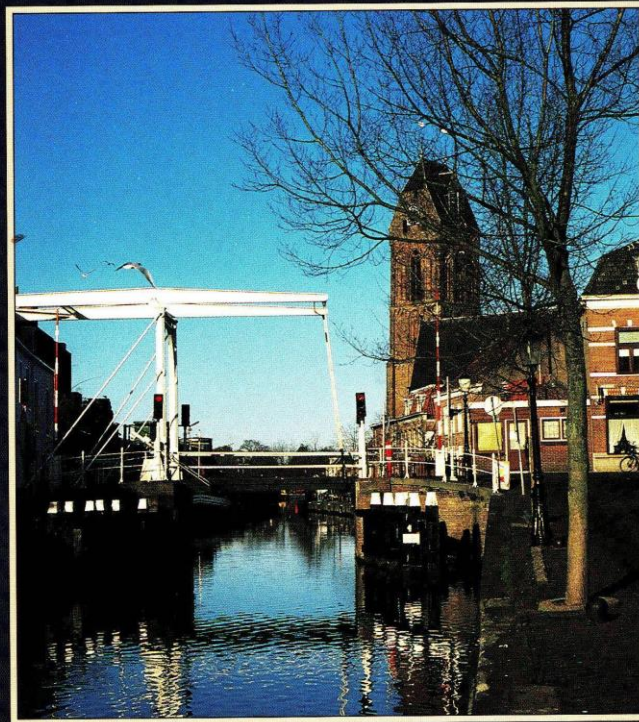




Hans Kouwenberg

# VAREN IN ZUID- HOLLAND



*Watersport Provinciereeks*

## **VOORWOORD**

Van alle provincies in Nederland is Zuid-Holland de provincie met het grootste aantal strekkende kilometers waterweg. De lange rivierarmen van Lek, Merwede en Maas (uitmondend in de Noord, Nieuwe Maas, Oude Maas, Nieuwe Waterweg, Dordtse Kil, Hollands Diep en Haringvliet), voeren over grote afstand door deze provincie, maar ook noordelijker daarvan wordt Zuid-Holland doorkruist door waterwegen van oost naar west en van noord naar zuid: de Hollandse IJssel, de Oude Rijn, het Rijn-Schiekanaal en de Gouwe. Een fijnmazig net van ook voor grote schepen bevaarbare routes is het gevolg.

Maar buiten deze grotere vaarroutes bezit Zuid-Holland nog een onafzienbare hoeveelheid plassen en meren, riviertjes en beekjes, kanaaltjes en grachtjes, ja zelfs twee heuse zeearmen (al zijn die dan afgesloten door zware dijken). Het is juist die verscheidenheid, die maakt dat een keuze uit het grote aanbod bij voorbaat onrecht doet aan al die prachtige niet vermelde vaarten. Toch dwingt het bestek van dit boekje ons tot beperking, en om zo veel mogelijk aan ieders interesse tegemoet te komen is een drietal tochten beschreven die in het soort vaarwater waarover ze gaan zo verschillend mogelijk zijn.

De eerste tocht voert vanuit het vertrekpunt Rotterdam langs de meeste van de andere belangrijke steden in de provincie Zuid-Holland: via Delft naar Den Haag over het Rijn-Schiekanaal (of de Vliet, zoals dit water ook vaak genoemd wordt) en verder naar Leiden. Dan over de Oude Rijn naar Alphen, en over de Gouwe naar Gouda, vanwaar we over de Hollandsche IJssel en de Nieuwe Maas weer op het punt van vertrek terugkeren.

De tweede tocht kiest het grotere vaarwater, hoewel sommige routes omwille van de veiligheid nadrukkelijk vermeden zijn: vanuit Rotterdam varen we over de Nieuwe Maas en de Noord naar Dordrecht, en vandaar over de Dordtse Kil naar Willemsdorp, vanwaar we vele kilometers lang over het breedste binnenwater van Nederland varen: het Hollands Diep en het Haringvliet, tussen de Zuid-Hollandse Eilanden door. Pas bij het Spui, dat Voorne-Putten van de Hoekse Waard scheidt, buigen we terug naar het Noorden om via de Oude Maas en de Nieuwe Maas in Rotterdam terug te komen.

De derde tocht zoekt weer de kleinschaligheid: via de Rotte verlaten we Rotterdam,

om via de Hollandsche IJssel Gouda te bereiken, en vandaar gaan we de gekanaliseerde Hollandsche IJssel op. Bij Goejanverwellesluis, Oudewater of Montfoort (afhankelijk van de maten van het schip) buigen we naar het noorden, om bij Woerden in de Oude Rijn te komen. Via het Aarkanaal, de Drecht, de Ringvaart om de Haarlemmermeer en de Kagerplassen keren we tenslotte terug naar Leiden, Den Haag en Rotterdam.

De plaatsen van belang worden, in hun samenhang met het vaarwater waaraan ze liggen, beschreven. Soms zal die beschrijving bestaan uit een verwijzing naar de opmerkelijke historie van zo'n plaats, soms ook wordt de aandacht gevestigd op een bezienswaardigheid of een bijzonder aantrekkelijk facet van het betreffende oord. Steeds is geprobeerd inzicht te geven in de grote rol, die de vaarwegen in het gebied vroeger evenzeer als nu spelen in de cultuur en samenleving van Nederland.

Wie vanuit een andere provincie een van de drie beschreven tochten wil varen, heeft de keuze uit een grote hoeveelheid verbindingen met de omliggende provincies: vanuit Noord-Holland voeren de Ringvaart om de Haarlemmermeerpolder, het Amstel-Drechtkanaal en de Kromme Mijdrecht en Grecht naar de beschreven wateren; vanuit Utrecht komt men via de Geuzensloot, Kerkvaart en Grecht, via de Leidse en Oude Rijn of via de Hollandsche IJssel in Zuid-Holland, of men vaart over de Lek richting Rotterdam; vanuit Brabant en Zeeland komen talloze wateren samen met de tweede route over de grote rivieren: Beneden-Merwede, Nieuwe Merwede, Bergse Maas en Amer, het Volkerak en de daarop uitkomende verbindingen. Alle drie de beschreven routes laten zich ook uitstekend bevaren vanaf een ander vertrekpunt dan Rotterdam, dat spreekt haast vanzelf. En wie vanaf een ander punt vertrekt, heeft zelfs de mogelijkheid om in Rotterdam "van route te wisselen": een stukje grote rivieren combineren met een gedeelte van de kleine vaarwateren, bijvoorbeeld. Zo zal hopelijk iedereen erin slagen een keuze uit de routes te maken, die het best past bij de individuele voorkeuren en bij de plaats van vertrek (en terugkeer). Varen is immers, als geen andere bezigheid, een zaak van persoonlijke keuzes en individuele vrijheden!

Wie per boot de provincie Zuid-Holland wil doorkruisen, zal hopelijk aan dit boekje een boel voorpret kunnen beleven; wellicht levert het ideeën voor een te maken tocht, of vult het juist eigen herinneringen aan. In ieder geval is het boekje bedoeld om op de een of andere wijze Uw plezier in het varen met een eigen of geleend of gehuurd scheepje te vergroten. Het rustige avontuur van een vaartocht door Zuid-

Holland is zeer zeker de moeite waard!

Tenslotte nog dit: wie zelf per schip door de wateren van Zuid-Holland vaart, zal verbaasd staan over de enorme hoeveelheid prachtig natuurschoon die deze dichtst bevolkte provincie van Nederland heeft: schitterende meren en plassen te midden van polderweilanden en windmolens, landelijke vaarten met rietkragen en waterlelies, schorren en slikken langs de grote rivieren met vogelreservaten en zeldzame dieren en planten, kortom, alles waar we in ons land verschrikkelijk zuinig op moeten zijn! Wie geniet van dit natuurschoon, heeft er ook verplichtingen aan en verantwoordelijkheid voor: het weggooien van afval en vuilnis kan niet zo maar overal, het kwijtraken van olieproducten en chemisch afval (waarvan op elk schip nou eenmaal sprake is) is aan strikte regels en voorzorgen gebonden, en het sparen van de natuur, zowel de planten als de dieren, is bijna een vanzelfsprekendheid! Toch gaat er bij deze dingen nog veel mis, waardoor nodeloos het landschap, de bodem en het water worden vervuild of verontreinigd.

Daarom vindt U ook op deze plaats een pleidooi voor een milieubewust en ecologisch verantwoord gebruik van Uw schip: gooi Uw afval en huisvuil op de voorgeschreven wijze (dus gescheiden naar huishoudelijk afval, biologisch afval, glas, papier en chemisch afval) weg in de daartoe bestemde (en overal aanwezige) containers of bakken. Neem de grootst mogelijke zorgvuldigheid in acht bij het gebruik van olieproducten en chemische producten (waaronder verf, vernis, teer en dergelijke), voorkom 'morsingen' in het oppervlaktewater of op de oevers, en meld bij onverhoopte ongelukjes verontreiniging van water of oever bij de dichtstbijzijnde bevoegde instantie (vaak de vaarwegbeheerder, of de dichtstbijzijnde brug- of sluiswachter), zodat snel maatregelen kunnen worden genomen om de schade te beperken. Stort de inhoud van chemische toiletten uitsluitend in de daarvoor bestemde containers, die in vrijwel alle jachthavens te vinden zijn. Gebruik op drukke plaatsen (zoals in jachthavens, in doorvaarten door steden en dorpen en bij andere concentraties van schepen) geen onderwatertoilet, maar maak gebruik van de vrijwel altijd beschikbare toiletten op de wal. Wees zuinig met schoonmaakmiddelen, zeker als U de buitenzijde van Uw schip schoonmaakt, waarbij de wasmiddelen meestal in het water worden gespoeld. Gooi nooit lege batterijen, kapotte onderdelen, kapot glaswerk en soortgelijk afval overboord! Probeer bij schilderwerk zowel de oude verf (schilfers en schuurstof) als de nieuwe verf uit het oppervlaktewater te houden. Spaar stiltegebieden waar vaak vogels en dieren broeden. Vermijd beschadiging van riet en oeverbegroeiing (óók ten gevolge

van Uw hekgolf en zuiging: kijk eens wat vaker achterom naar wat Uw hekgolf aanricht!). En in het algemeen: lees zoveel mogelijk over wat U kunt doen om onze leefomgeving en de prachtige natuur die we nog hebben zo goed mogelijk te ontzien: hoe méér U weet over een verantwoord gedrag in de natuur, hoe beter U erin zult slagen om de schadelijke gevolgen van Uw tocht tot nul te beperken. Slechts als iedereen zich deze raad ter harte neemt, zullen we over tien jaar nog met evenveel plezier kunnen VAREN DOOR ZUID-HOLLAND.

**INHOUD**

|   |    |
|---|----|
| VOORWOORD   | 2  |
| INHOUD  | 6  |
| LANGS DE STEDEN VAN ZUID-HOLLAND                      | 7  |
| 1.1 De grootste haven van de wereld als vertrekpunt   | 7  |
| 1.2 Van Rotterdam naar Delft                          | 15 |
| 1.3 Van Delft naar Den Haag en Leiden                 | 19 |
| 1.4 Van Leiden naar Gouda over Alphen                 | 24 |
| 1.5 Van Gouda naar Rotterdam: tij mee of tij tegen... | 29 |
| 1.6 Getallen en Gegevens                              | 32 |
| DE DELTA VAN DE GROTE RIVIEREN                        | 35 |
| 2.1 Enkele tips voor het varen op druk vaarwater      | 35 |
| 2.2 De Nieuwe Maas en de Noord                        | 38 |
| 2.3 De Oude Maas en de Dordtse Kil                    | 42 |
| 2.4 Het Hollands Diep en het Haringvliet              | 44 |
| 2.5 Het Spui en de Oude Maas                          | 51 |
| 2.6 Getallen en Gegevens                              | 59 |
| DE KLEINE WATERTJES VAN ZUID-HOLLAND                  | 61 |
| 3.1 De Rotte-route naar Gouda                         | 61 |
| 3.2 Gekanaliseerde Hollandsche IJssel                 | 65 |
| 3.3. Over de Linschoten en de Oude Rijn               | 69 |
| 3.4 Aarkanaal, Drecht, Ringvaart en Kagerplassen      | 73 |
| 3.5 Getallen en Gegevens                              | 79 |
| VAN DIE DINGEN DIE IEDEREEN WETEN MOET                | 82 |
| 4.1 Regels op de binnenwateren                        | 82 |
| 4.2 Kaarten en gidsen                                 | 82 |
| 4.3 Uitrusting en voorraden                           | 84 |
| NAWOORD   | 89 |

## **LANGS DE STEDEN VAN ZUID-HOLLAND**

### **1.1 De grootste haven van de wereld als vertrekpunt**

Nederlanders hebben de naam chauvinistisch te zijn ten aanzien van het belang van Nederland in de wereld: alsof alle gloeilampen van Nederlands fabricaat zijn, roepen wij al "Philips, Philips" als we in Frankrijk het woord voor gloeilamp niet weten; en om de een of andere onverklaarbare reden zijn we trots op van die dingen als tulpen, die prostituées onder de bloemen, en klompen, het minst buigzame soort schoeisel waarvan je blaren op je voeten krijgt en waarop je als je niet struikelt toch in ieder geval uitglijdt! Wie veel in het buitenland reist, zal langzaam maar zeker van de meeste van zijn chauvinistische trekjes genezen.

Ten aanzien van één feit is het Nederlandse chauvinisme gerechtvaardigd: en dat is het belang van Rotterdam als havenstad: lang was de stad de grootste zeehaven én de grootste binnenhaven ter wereld, uitgedrukt zowel in havenoppervlak als in kilometers kade als in tonnen goederen die per jaar worden geladen, gelost of overgeslagen, als in aantallen schepen die de haven aandoen. De ligging van Rotterdam, dicht bij zee en aan de vaarverbindingen met de Rijn, is de oorzaak van de bloei van de haven. Miljoenen tonnen goederen met als bestemming de industriële centra in de Bondsrepubliek Duitsland en in Oost-Frankrijk worden in Rotterdam uit grote zeeschepen gehaald en in kleinere binnenvaartschepen geladen, om in enkele dagen tijd verder te worden vervoerd naar plaatsen als Keulen, Mainz, Straatsburg of Bazel. Daarnaast geschiedt ook nog eens het leeuwendeel van al het vervoer in Nederland per schip, en ook daarvan vormt Rotterdam het kloppende hart.

Al met al stelt deze functie zeer grote eisen aan de haven van Rotterdam, die dan ook inmiddels is uitgegroeid tot een gigantisch gebied, dat beide zijden van Nieuwe Maas, Nieuwe Waterweg, Calandkanaal en Maasvlakte omvat, kortom, het hele gebied tussen Krimpen aan de Lek en de Maasmond bij Hoek van Holland. Kaden aan zeer diepe havenbekkens zorgen ervoor, dat grote zeeschepen gemakkelijk aan kunnen leggen, en grote efficiënte laad-, los- en overslag-installaties nemen het laden en het uit- en overladen van de goederen voor hun rekening. De inhoud van tientallen "zeboten" (zoals binnenschippers zeeschepen meestal noemen) verdwijnt in letterlijk duizenden binnenvaartschepen, die onmiddellijk na het volladen losgooien om hun vracht traag maar betrouwbaar te brengen naar de

uiteindelijke plaats van bestemming.

Deze levendige handel heeft een intensiteit van de scheepvaart tot gevolg, die zijn weerga niet kent: dagelijks varen er duizenden binnenschepen door de hoofdvaarwegen van en naar Rotterdam, soms in een zó druk verkeer, dat de schepen wel aan elkaar vast lijken te zitten in lange slepen! Dat die drukte soms gevaarlijk is, zal niemand verbazen: het scheepvaartverkeer in en rond Rotterdam wordt dan ook per AIS en marifoon begeleid door de radarstations langs de wal, om ervoor te zorgen dat alles goed blijft gaan en er geen ongelukken gebeuren. Schepen van tweeduizend ton die met een snelheid van meer dan dertig kilometer per uur door het water snellen zijn namelijk geen uitzondering: de vaart naar het Duitse achterland stelt steeds grotere eisen aan de omvang, de snelheid en de rentabiliteit van de schepen waarmee het vervoer plaats vindt. Duwbakken hebben de plaats ingenomen van het sleepschip, en de oude motorschepen van tussen de 100 en de 300 ton waarmee tot slechts enkele tientallen jaren geleden alle vracht werd vervoerd, zijn nu zeldzame dwergen vergeleken bij de enorme meer-dan-drieduizend-tonners die men nu op Maas, Waal en Rijn ziet varen.

Wie echter een kaart van omstreeks 1850 van Rotterdam en omstreken bekijkt, vindt weinig of niets terug van de enorme havengebieden van de regio Rijnmond. Rotterdam, toen een bescheiden stadje aan de Nieuwe Maas, had weliswaar een voor die tijd grote haven, en zaken als een sleepheiling, een aantal stadshavens, en wat sluisjes naar het Zuid-Hollandse achterland, maar in de omgeving van de stad ziet de kaart er alleen landelijk uit, en in de natuurlijke waterlopen komt men de aanduiding "zalmvisserij" vaker tegen dan een verwijzing naar havenactiviteiten. Wie dat heden ten dage leest, veronderstelt dat de zalmvangst destijds een grote bron van inkomsten geweest zal zijn; niets is echter minder waar. Hoe luxe (en peperduur) het eten van zalm tegenwoordig ook is, nog geen eeuw geleden was het 't meest verguisde volksvoedsel dat er was. Uit overgebleven model-arbeidsovereenkomsten van keukenpersoneel, afgedrukt in een kookboek van het jaar 1901, kan men lezen dat de koks en bedienden werd aangeraden te bedingen dat zij "niet vaker dan ten hoogste drie maal per week zalm zullen eten"!

Rotterdam mag dan een centrum van "zalmvisserij" zijn geweest, toch was er wel degelijk havenactiviteit, al was het dan bij lange na niet op de schaal van vandaag de dag: de stad lag, concurrerend met haar burens Schiedam, Vlaardingen en Krimpen, aan de hoofdstroom van de Rijndelta, die ervoor zorgde dat er ter plaatse



van Rotterdam (waar een dam in de Rotte was gelegd) overslag plaatsvond van grote rivierschepen naar de kleinere schepen die in de Rotte en de binnenlandse kanalen konden varen. De verbinding naar zee zorgde voor een soortgelijke aanvoer van goederen in zeegaande zeilschepen, maar de verbinding via de Waterweg bestond nog niet. Het water van de rivierdelta bereikte in vele vertakkingen moeizaam tussen de eilanden en, verderop, de zandbanken door, de Noordzee.

Verzanding in de zeearmen zorgde voor grote problemen op het gebied van de bevaarbaarheid van de aanvoerroutes naar Rotterdam, en het graven van het Voornse Kanaal tussen 1827 en 1830 (op last van de "kanalen-koning" Willem I) bood hiervoor geen bruikbare oplossing: immers, de route door het kanaal omzeilde wel de zandbanken en platen voor de monding van de Maas, maar niet die in het Goereese Gat en het Noorder Gat (waaronder de bank Pampus, een naamgenoot van de zandbank voor de haven van Amsterdam in de Zuiderzee). Bovendien waren de afmetingen van het Voornse Kanaal niet ruim genoeg gekozen om de opkomst van de stoomschepen en de daarmee gepaard gaande schaalvergroting te kunnen verwerken. Het resultaat was, dat de haven van Rotterdam in 1850 een zieltogend bestaan dreigde te gaan leiden.

Pas in 1863 werd op last van Minister Thorbecke een plan van ene Pieter Caland uitgevoerd, bestaande uit een doorgraving van de duinen bij Hoek van Holland, en een kanaal achter die duinen tot aan de Nieuwe Maas ter hoogte van Maassluis. Caland had bedacht dat zo'n kanaal zonder sluizen gebouwd kon worden, en dat de vloed- en ebstroom voor een blijvende diepte zouden zorgen, omdat de tijstromen het zand zouden meevoeren dat zich anders op de bodem zou afzetten. Hoewel men de stromen regelmatig een kunstmatig handje heeft moeten helpen, is de Nieuwe Waterweg, zoals die in 1872 gereed kwam, een overslaand succes geworden, groter nog dan het succes van het Noordzeekanaal voor Amsterdam.

Het Voornse Kanaal, de mislukte voorganger van de Nieuwe Waterweg, werd in 1966 buiten gebruik gesteld. Tot dat jaar was de Nieuwe Waterweg in alle opzichten gegroeid: de brede, meer dan tien meter diepe vaargeul van vandaag de dag zou door een zeeman uit het eind van de vorige eeuw dan ook niet meer herkend worden: rond de Nieuwe Maas en de Nieuwe Waterweg ontstonden grote havencomplexen zoals de Maas, Waal- en Eemhaven, Pernis, de Petroleumhavens, de Botlek, Europoort en de laatste aanwinst, de eerste en tweede Maasvlakte (een

enorm opgespoten terrein dat haaks op de kust gemeten bijna tien kilometer de Noordzee in steekt). En dan te bedenken dat nog geen honderdvijftig jaar geleden alles ten noorden van het huidige Brielse Meer nog uit polderland en geestgronden bestond, hoogstens doorsneden (bij hoog water) door het smalle Vaarwater naar Maaslandssluis, de noordelijkste arm van de Maasdelta.

Het belang van de binnenvaart voor onze economie begint pas recentelijk goed door te dringen tot de politiek en de gewone burger, niet in het minst door de problemen waar het vervoer over de weg en over het spoor mee kampt. Niet veel mensen realiseren zich, dat een modern binnenvaartschip de inhoud van honderden vrachtwagens of van twintig spoorwagens kan vervoeren, zonder fileproblemen, met een minimum aan belasting voor het milieu. Terecht plaatste de Belangenvereniging voor de Binnenvaart grote reclameborden langs drukke verkeerswegen met een foto van een vrachtschip en de tekst "Hier vaart een file van tachtig vrachtwagens!" Gelukkig heeft ook het ministerie van Verkeer en Waterstaat het belang van het vervoer te water herontdekt: net als in de tijd van de "kanalen-koning" Willem I waait er een gunstige wind ten aanzien van de overheidsinvesteringen in de waterwegen en de zogenaamde "natte infrastructuur".

Ook de radius van het vervoer over water vanuit Rotterdam is veel groter dan veel mensen denken: behalve het goederenvervoer over de Rijn naar de Duitse industriesteden vindt er over binnenwateren vervoer plaats naar België (over Maas, Schelde-Rijn-Verbinding en de Zeeuwse wateren), Luxemburg (via de Moezel), Frankrijk (zelfs tot in Marseille en Narbonne, onder andere via Maas, Saône en Rhône, maar ook via Schelde, Oise en Seine), het voormalige Oost-Duitsland (via het Mittellandkanal, Elbe en Elbe-Havel-Kanal), en Oost-Europa, sinds de Rijn-Main-Donau verbinding voor de scheepvaart werd opengesteld. Door die openstelling in 1992 liggen landen als Tsjechoslowakije, Joegoslavië, Hongarije, Bulgarije en Roemenië voor de binnenvaart open.

Maar ónze doelen liggen vooralsnog wat dichterbij huis: in Rotterdam, die meest bedrijvige havenstad ter wereld, hebben wij het vertrekpunt voor de drie Zuid-Holland-routes gesitueerd. Natuurlijk hebben we daartoe een plaats gekozen die niet direct in het vaarwater van de beroepsvaart zit, hoewel er wel vrachtschepen passeren: de Achterhaven, een zijarm van de Coolhaven. De Coolhaven ligt net benoorden de Parksluizen, bijna direct aan de voet van de Euromast, de hoge toeristische uitkijktoren die op de over van de Nieuwe Maas is gebouwd. De

Parkhaven is de haven aan de getijde-kant van de Parksluizen, de Coolhaven ligt aan de "binnenkant". In die Coolhaven mag men als watersporter niet meer lang aanleggen, maar in de Achterhaven of een van zijn vertakkingen (Buizenwaal, Middenkous en Aelbrechtskolk) is altijd wel een ligplaats te vinden. Men doet er sowieso bij een langer verblijf in Rotterdam beter aan een van de jachthavens van de stad op te zoeken. Dat kan hier in de zijhavens van de Delfshavense Schie of in de Kralingse Plas, maar ook in de City Marina Rotterdam en in bijvoorbeeld Vlaardingen, in de Rotte of in de Veerhaven.

Rotterdam is tijdens de tweede wereldoorlog volledig verwoest, en de huidige stad is dan ook op een enkel gebouw na opgebouwd na 1945. Van de oude stad waar ooit Erasmus werd geboren, woonde en werkte, is al helemaal niets meer over. De zakelijke, functionele wijze waarop de herbouw is aangepakt, zal niet iedereen bekoren, maar toch heeft Rotterdam vele plekken, die de moeite van het bezoeken meer dan waard zijn, hoewel men er geen oude trapgevels, zeventiende-eeuwse glorie of antieke paleizen moet zoeken. Toch wedijveren de Rotterdammers de laatste jaren met de andere grote uitgaanssteden van het land (zoals Amsterdam, Groningen en Maastricht) voor wat betreft de faam die hun stad heeft ten aanzien van het uitgaans- en nachtleven: naast de vele culturele evenementen en activiteiten bloeit het scala van discotheken, cafés, restaurants, openbare feesten en festivals als in geen enkele andere Nederlandse stad! Daarmee is het imago van Rotterdam ook snel aan het verschuiven: stond de stad in de zeventiger jaren bekend als een oord waar uitsluitend werd gewerkt in de handel, de scheepvaart en de dienstverlening, nu loopt Rotterdam in veel opzichten voorop als cultuurvoortrekker. Er vindt méér theater plaats dan in de hoofdstad (zowel het klassieke repertoire als avant-garde), de muziekfestivals volgen elkaar in snel tempo op, het festival Film International is wereldberoemd, en er wordt behoorlijk aan de weg getimmerd om ander cultuurgoed uit handen van de concurrerende steden te houden: Rotterdam veroverde het architectuurmuseum, kocht het Holland Festival zo ongeveer uit Amsterdam weg, en strijdt - zoals bekend - al jaren met Amsterdam om het kampioenschap voetbal: Feyenoord tegenover Ajax. Zelfs de jetset en de yuppen, die tot voor kort de neus ophaalden bij de suggestie iets in Rotterdam te gaan zien, hebben de stad omarmd als cultuurtempel en bruisend centrum.

Op redelijke loopafstand van de Coolhaven kan men de Euromast bekijken, het Museum Boymans van Beuningen, het Scheepvaartmuseum, de Coolsingel met het

Stadhuis, het Hoofdpostkantoor en de Beurs (alle drie van vóór de 2e wereldoorlog), de Markthal, de kubuswoningen, de Oude Haven met zijn terrasjes, de Lijnbaan met zijn winkels, cafés en terrasjes, het Schouwburgplein en het nieuwe Centraal Station, vanwaar men gemakkelijk met de metro de vermoeide voeten kan sparen en naar het Metrostation Coolhaven terug kan reizen.

De Euromast, vlakbij de Parksluizen, is een 180 meter hoge uitkijktoren vanwaar men een adembenemend uitzicht heeft, niet alleen over de stad Rotterdam, maar bij helder weer over de gehele regio, tot aan de kust! Het meest spectaculair is de lift die aan de buitenzijde van de bovenste (later gebouwde) helft van de toren langzaam draaiend naar boven klimt: omdat men met de rug naar de centrale kolom in die lift zit, pal voor grote ramen, ziet men niets van de bevestiging van de lift aan de toren, waardoor het idee ontstaat dat men in een zwevende kooi honderden meters boven de stad vliegt. Geen aanrader voor mensen die last hebben van hoogtevrees, dus!

Het Museum Boymans van Beuningen heeft een zeer beroemde collectie beeldende kunst, van oude tot moderne schilderijen. Het Scheepvaartmuseum heeft een (bescheiden) binnen-museum op de hoek van de Leuvehaven, maar leuker nog (en bovendien gratis) is het buitenmuseum, waar allerlei zaken die met schepen en scheepvaart te maken hebben hun plaats langs de kade hebben gekregen, en waar men ook het restauratiewerk aan allerhande historische zaken kan bekijken. In dezelfde Leuvehaven trof men overigens vroeger ook een grote hoeveelheid zogenaamde "spitsen", de typische schepen die de Noord-Zuid-route (naar de binnenwateren van Frankrijk) bevoeren. Helaas heeft het museum gemeend er goed aan te doen deze – op zich al historische – schepen uit de haven te verjagen. Veel Franse schippers brachten hun wachtdagen in deze haven door, net als veel van de Belgische en Nederlandse collega's die net als zij de Franse wateren bevoeren.

De Coolsingel is de hoofdstraat van Rotterdam, en monumentaal in de gevels van de grote gebouwen die er staan. De Lijnbaan, een functionele schepping van de bekende architect Bakema, is waarschijnlijk het meest levendige stukje Rotterdam: hier ziet men 's zomers tussen de winkelende mensen de acrobaten en muzikanten optreden, en hier kan men zich op een terrasje tegoed doen aan een drankje terwijl "tout Rotterdam" voorbij slentert. Langs de Schouwburg, Concertzaal de Doelen en het Bouwcentrum (met Picasso's beeld "Sylvette") bereikt men het nieuwe en

spectaculaire Centraal Station en de Metro, die men terug naar de Coolhaven kan nemen.

In de Achterhaven zijn we door de sluisen tegen de inwerking van de getijden beschermd: het waterpeil varieert er niet meer dan enkele centimeters, en stroming is er niet, behalve dan natuurlijk als we dicht bij de sluisen liggen. Om diezelfde reden was de aangrenzende Coolhaven ook een geliefde wachthaven voor binnenschippers, en men kon er dan ook altijd grote hoeveelheden vrachtschepen zien, afgemeerd aan zowel de zuidelijke als de noordelijke kade van de Coolhaven. Maar door de schaalvergroting in de binnenvaart en door de 24-uurs-economie liggen de meeste binnenschepen véél minder vaak stil, en als ze dat wél doen dan is het eerder in een van de havenbekkens aan de Zuidkant van de Nieuwe Maas. Om ligplaats te nemen in de Coolhaven (zeker in het gedeelte vlak bij de Parksluisen) doet men er goed aan eerst toestemming aan de havendienst of aan de sluismeester van de Parksluisen te vragen. Voor wie meerdere dagen in Rotterdam wil verblijven, is het afmeren in een van de vele jachthavens van de stad noodzakelijk.

Omdat Rotterdam nu eenmaal het centrum van de internationale binnenvaart is, vindt men logischerwijs ook een groot aantal aan die binnenvaart verbonden instellingen en bedrijven in de Maasstad: Rijkswaterstaat heeft er al lang een van haar hoofdkantoren, in het prachtige Gebouw de Maas, dat twintig verdiepingen hoog boven de Nieuwe Maas uittorent vlak bij de bruggen, zodat de ambtenaren van deze dienst van bovenaf op de effecten van hun dagelijkse werk kunnen toezien. Het uitzicht vanuit de hogere verdiepingen op de scheepvaart onder de Maasbruggen is werkelijk adembenemend! Ook de Belangenvereniging Binnenvaart en vele schippersorganisaties zijn in Rotterdam gevestigd, evenals natuurlijk een grote hoeveelheid verladers, bevrachters, rederijen en andere bij het vervoer betrokken instellingen.

Tot 1990 was ook de grootste schippersbeurs van ons land, de organisatie die belast is met de uitvoering van de vroegere "evenredige vrachtverdeling", het systeem waarbij schippers voor vastgestelde tarieven in de volgorde, waarin ze hun laatste vracht hadden gelost, konden "inschrijven" voor een bepaalde vracht en bestemming. De beurs regelde de contacten tussen schippers en verladers, stelde de tarieven vast en administreerde hoe lang ieder schip op lading wachtte, zodat de verdeling van reizen zo eerlijk mogelijk geschiedde. Ondanks de evidente voordelen

van dit systeem (het voorkomen van moordende tarievenoorlogen, het daardoor in stand kunnen houden van precies de juiste overcapaciteit aan schepen, en het kunnen reguleren en afstemmen van vraag en aanbod) woedde er lang een stevige discussie over de vraag of de evenredige vrachtverdeling nu wél of niet in strijd is met de E.G.-bepalingen betreffende de vrije markt en concurrentie. Uiteindelijk is in 1990 de beurs afgeschaft, helaas met het door velen voorspelde effect van de teloorgang van de kleinere vrachtschepen als gevolg.

Hoewel Rotterdam niet de enige schippersbeurs had (Amsterdam, Delfzijl, Maasbracht, Terneuzen en Hengelo hadden ook beurzen), was het wel verreweg de grootste beurs van ons land, én van Europa. Vele honderden schepen per week werden via de beurs bevracht, en dat betrof dan nog alléén de via de beurs aangeboden lading; want behalve deze lading waren er in de systematiek van de evenredige vrachtverdeling ook nog allerlei soorten lading en allerlei bestemmingen en vervoerswijzen, die uitgezonderd waren van de verplichting om op de beurs aangeboden te worden: regionaal zand- en grindvervoer bijvoorbeeld, of vervoer met eigen schepen van bedrijven. Voor wie in deze materie niet thuis was, was de regeling een wirwar van tariefstelsels, voorwaarden, toeslagen, vergunnings-systemen en verplichtingen. Voor de vrachtschipper echter was het systeem helder, eerlijk en solide: het garandeerde hem een redelijke omzet en een eerlijke verdeling van de gevolgen van krapte in het ladingsaanbod of van problemen met de waterstanden op de rivieren.

Ieder die zich voor scheepvaart interesseert, zal dus in Rotterdam méér van zijn gading vinden dan waar ook in West-Europa, waarmee Rotterdam als geen andere plaats geschikt is om te dienen als uitgangspunt voor onze tochten door de provincie. En wie voor vertrek, of na terugkeer, enkele dagen in deze stad doorbrengt, zal er zeker in slagen ergens een gesprekje met een beroepsschipper aan te knopen en veel aan de weet komen over het bijzondere leven, dat de beroepsvaart leidt aan boord van hun vrachtschepen.

Maar genoeg nu over Rotterdam, het wordt tijd dat we op weg gaan voor de eerste route door Zuid-Holland.

## **1.2 Van Rotterdam naar Delft**

Vanuit de Achterhaven of haar vertakkingen varen we om te beginnen terug naar de Coolhaven. Vanuit de Coolhaven begint onze route in die richting, die zich verwijderd van de sluizen: eerst westwaarts, maar onmiddellijk na de Lage Erfbrug noordwaarts, de Delfshavense Schie op. Delfshaven was vroeger, voor 1886, de haven van de stad Delft, maar sinds de inlijving nu nog slechts een wijk van Rotterdam, hoewel het zeker een van de historisch meest interessante stukjes van die stad vormt. Wij laten echter - tenzij we er apart tijd voor uittrekken om het oude Delfshaven te voet te bezoeken - de fraaiere delen van de wijk links liggen, en varen over de tegenwoordig functionele, maar daarom ook nogal saaie vaart richting Delft. Aan de stuurboordoever (in onze vaarrichting gezien) raast het drukke verkeer van de havenstad af en aan, terwijl men aan bakboord de achterkanten van de wat minder fraaie huizen van de wijk ziet. Even verder, voorbij de Mathenesserbrug, heeft het verkeer echter beide oevers veroverd, en hier verbreedt de Schie zich tot een veelvoud van haar oorspronkelijke breedte. Als men op de smalle drievoudige brug af vaart, waarover de spoorlijn en iets verderop de autoweg het kanaal kruisen, lijkt het wel alsof het mikken geblazen is, zo vanuit dat brede water die smalle opening in: wees gerust, op het smalste punt is de breedte nog altijd 9,20 meter! De hoogte is wél iets waar u op moet letten: de autowegbruggen hebben alle drie een totaal verschillende hoogte, maar door de verschillende bouwwijze laat die zich moeilijk schatten. Vóór de brug staan daarom naast elkaar drie peilschalen, waarop de hoogte boven de waterlijn van de drie doorvaarten afgelezen kan worden. Als U twijfelt, doe dan rustig aan onder de bruggen: beter even langzaam varen dan grote schade aan boot en (wat soms nog duurder is) aan brug!

Aan stuurboord ligt net voorbij de spoorbrug de Rotterdamse gevangenis, de "penitentiare inrichting" zoals heel chique boven de ingang staat. Het bizarre egaal-okker gekleurde gebouw met rode afwerking doet in niets denken aan wat men zich bij gevangenissen voorstelt; allen de bewakingscamera's boven de fraai afgewerkte gele muur doen vermoeden, dat men niet blij is met iedere in- of uittocht. Het gebouw is een van Rotterdams gedurfde experimenten op het gebied van de moderne architectuur, waar ook elders in de stad fraaie hoogstandjes van terug te vinden zijn (onder andere de kubuswoningen van Piet Blom en de Bibliotheek). Tegenover de gevangenis torent het beroemde Van Nelle-gebouw hoog boven de vaart uit.

Onmiddellijk voorbij het gevangenisgebouw takt rechts het Schie-Schiekanaal af, de verbinding met het verderop gelegen Noorderkanaal en de Rotte, waar we in de derde route nog uitgebreid op terug zullen komen. In deze aftakking liggen ook de jachthaven Blijdorp, waar men bij een aantal watersportverenigingen ook als passant welkom is, en waar een rustige, veilige en toch dicht bij het centrum gelegen ligplaats gevonden kan worden. Ook de Diergaarde Blijdorp ligt hier op loopafstand vandaan. Onze route voert echter rechtdoor, de Delfshavense Schie verder af. Vijf insteekhavens aan bakboord worden soms nog door de binnenscheepvaart gebruikt, dus is het oppassen geblazen voor eventuele vrachtschepen die plotseling kunnen opduiken. De Giessenbrug en de Spaanse brug overspannen de Schie hier op een behoorlijke hoogte (5.50 en 3.80) hoewel ze voor de binnenvaart regelmatig gedraaid worden. Pas de laatste brug van de Delfshavense Schie, vreemd genoeg de Hoge Brug geheten, is zo laag dat hij voor bijna alle schepen gedraaid moet worden, net iets meer dan 2 meter.

Als de fraaie oude brug open staat, kan men enkele meters verderop de Schiedamse Schie opvaren: bakboord gaat het naar Schiedam-centrum en daarna terug naar de Nieuwe Maas, stuurboord ligt al na enkele tientallen meters de oude haakse bocht naar de Delftse Schie, het bijna lijnrechte kanaal van Overschie naar Delft. Maar rechtuit is intussen die bocht afgesneden, omdat een nieuw stuk kanaal is gegraven dat pas een kilometer verderop weer in de oude waterloop uitkomt, maar dan zónder de twee haakse bochten. En dus gaan wij rechtdoor, op weg naar Delft.

Als we even later in de saaie, kaarsrechte vaart liggen, is het moeilijk voorstelbaar dat deze vaart uit scheeps-historisch oogpunt gezien wel eens de oudste kunstmatige vaart van het land zou kunnen zijn. Toch is dat zo. Men vermoedt namelijk, dat de Schie-Vliet-verbinding tussen de (Nieuwe) Maas en de (Oude) Rijn door de Romeinse veldheer Corbulo is aangelegd om een binnenlandse verbinding tussen de beide strategisch belangrijke rivieren te verkrijgen. Het enige alternatief, de tocht over de Noordzee, was voor de schepen vaak te gevaarlijk. Als de historici het bij het rechte eind hebben, dateert deze vaarweg al van het jaar 50 na Christus. Het kanaal heette toen de Corbulo-gracht. Of de ligging ervan precies overeenkwam met de plaats van de huidige Delftse Schie en de huidige Vliet is niet bekend, maar er schijnen sterke aanwijzingen voor te bestaan.



De huidige vaarweg is echter vooral saai: lang en recht, met gelukkig lage dijken, die echter een uitzicht bieden op een bijna even saai landschap: aan bakboord eindeloze grasvelden, aan stuurboord ook velden, maar niet verder dan tot aan de autoweg A13, die hier de horizon vormt. Men kan er geïnspireerd raken door het absurd vlakke landschap van Holland, en ik herinner mij een gezelschap uit Zwitserland dat ik ooit aan boord had, en dat hier ademloos van bewondering en verbazing aan de reling gekluisterd stond, en ondanks de in stromen neervallende regen niet van het dek weg te slaan was.

Via de Doenbrug, Kandelaarsbrug, Kruithuisbrug en de Abtwoudse Brug (tussen welke laatste zich weer een jachthaven bevindt) bereiken we Delft, in een vreemde hoek in het vaarwater die de Kolk heet maar ter plaatse "de zwaikom" wordt genoemd. Het is een raar driehoekig water waarop behalve de Delftse Schie ook de Gracht rond Delft uitkomt, die al Rijn-Schiekanaal heet maar ter plaatse Vliet genoemd wordt, en de Westsingelgracht en de oude stadsgrachten Oude Delft en Voldersgracht door Delft. De Westsingelgracht mag door pleziervaart nog bevaren worden (in doorvaart naar de Vlaardingervaart bijvoorbeeld), de andere alleen door de plaatselijke (piepkleine) rondvaartbootjes.

Hoewel Delft geen grote stad is, is haar historische betekenis groot: als reguliere verblijfplaats van Willem de Zwijger wordt Delft de plaats van diens dood, terwijl de stad voor Hugo de Groot de geboorteplaats was. De hedendaagse toeristische bekendheid van Delft is echter het gevolg van de beroemdheid van het plaatselijke aardewerk, bekend als het Delfts Blauw (de naam komt van de meest gebruikte en meest beroemde kleur van het ter plaatse gemaakte porselein). De aangename, bruisende sfeer in het stadje is het gevolg van geen van deze beide aspecten: daaraan is de studentenpopulatie debet, die de technische universiteit van Delft bevolkt, en die zorgt voor een grootstedse, gezellige sfeer in en rond het oude centrum. De Markt, de grachtjes (waaronder zeker de Oude Delft met het Armamentarium, het oude wapenmagazijn, en het Prinsenhof, de plaats waar Willem van Oranje werd vermoord), en de smalle straatjes en steegjes van het stadshart leveren een bijzonder mooie en interessante wandeling op, die zelfs voor vermoeide voeten nog acceptabel is omdat alles op een kleine afstand van elkaar gesitueerd is.

In de oude stad valt een scheepvaartkundig fenomeen op: de tientallen piepkleine watertjes zijn zo aangelegd, dat bijna ieder huis en bijna iedere winkel in de oude

stad per scheepje bereikbaar was. Wie bedenkt, dat voor de uitvinding van de auto en de verharde weg vervoer per schip handiger was dan op een gammele kar door de modder, begrijpt het nut van deze kleine vaarten: pramen, platbodems en "Westlanders" garandeerden een ononderbroken goederenstroom.

Deze vorm van scheepvaart is helaas voor het goederenvervoer geheel voorbij. Wel worden nog veel soortgelijke scheepjes gebruikt voor pleziervaart. In de jaren tachtig van de vorige eeuw is nog een stokoude "Westlander", een zeer plat zeilschip van zo'n vijftien meter lang, twee-en-een-halve meter breed en met masten gestreken minder dan twee meter hoog, volledig gerestaureerd, en onder de naam "De Ronde Vener" in de vaart genomen in de gemeente De Ronde Venen (beter bekend als Vinkeveen-Mijdrecht-Wilnis). In het ruim van De Ronde Vener kunnen evenveel goederen worden vervoerd als in een moderne vrachtwagen, maar dan zonder dieselolie, dus zeilend, jagend of bomend door vaarten ter breedte van een sloot. Als men dit schip (dat regelmatig deelneemt aan zeilwedstrijden in Zuid-Holland, de oorspronkelijke regio van deze "Westlanders") ziet zeilen, kan het niet anders of men wordt door een weemoed naar het verleden bekropen!

En er zijn méér scheepstypen die hun naam aan de provincie Zuid-Holland ontlene: Hagenaars (genoemd naar Den Haag, omdat het schip een kruiphoogte had, die onder de laagste Haagse bruggen door kon), Katwijkers (een schip dat doet denken aan een "luxe motor" maar dan zonder roef op het achterschip, ook al vanwege de lage brughogten in Den Haag), Zuid-Hollandse Tjalken, Kadenaars (genoemd naar de Kaag), Sliedrechtse Aken, Biesbosch-aken en IJsselaken, om er maar enkele te noemen. Daaruit blijkt alweer, dat het vervoer te water in Zuid-Holland niet iets van de laatste decennia is, maar al eeuwen lang een belangrijke rol speelde.

Maar terug naar Delft: alle historische en toeristische aantrekkelijkheden maken van Delft al bij voorbaat een goede overnachtingsplaats. Omdat er een overvloed aan winkels, restaurants en diensten te vinden is, leent Delft zich al evenzeer voor een meerdaags verblijf.

### **1.3 Van Delft naar Den Haag en Leiden**

Hoe fraai Delft ook is, de verdere vaart naar Den Haag wordt gevormd door een weinig opwindende tocht door grachten in buitenwijken, waar nauwelijks iets van historische waarde te zien is (hoogstens met uitzondering van de Oostpoort, vlakbij de gelijknamige brug) en de burgerlijkheid van de huizen straalt. Via Hambrug, Sint Sebastiaansbrug, Oostpoortbrug, Koepoortbrug, Plantagebrug en Reineveldbrug reist men met een halve cirkel van Delft-zuid naar Delft-noord, waar de Delftse Vliet naar Den Haag buigt, bijna pal noordwaarts. In de bocht voorbij de Reineveldbrug ziet men aan bakboord nog de ingang tot de vroegere haven van de "Gist- en Spiritusfabriek", waarvan het bruggetje over de invaart recentelijk vervangen is door een gloednieuwe ophaalbrug met een opvallende vorm. De tramverbinding tussen Den Haag en Delft loopt vanaf iets verderop pal langs het kanaal, zodat men om de paar minuten een wagon van de typische Haagse Tram langs ziet rijden.

Hoewel tramlijn 1 van Delft naar Den Haag een moderne, op de eisen van de tijd aangepaste openbaar-vervoer-verbinding is, wijst de ligging van de rails naast de kaarsrechte vaart nog op een historisch verband tussen de waterwegen en het railvervoer: lang voor de uitvinding van de automobiel immers reden er al trams en treinen tussen de meeste bevolkingscentra, en hadden de burgers de keuze tussen tram/trein of trekschuit. In veel plaatsen in Nederland vindt men nog aanwijzingen van de oude verbindingen: tussen Amsterdam en Haarlem loopt de eerste spoorlijn van het land nog altijd "broederlijk" naast de trekvaart (hoewel deze laatste buiten gebruik is), en tussen Breda en Antwerpen (waar door het hoogteverschil geen trekvaart mogelijk was) heeft ook jarenlang een tramverbinding bestaan. Vóór de komst van het railvervoer was de trekschuit de meest gangbare wijze van "comfortabel" reizen: men bespaarde zich het hotsen en stoten van een wagen over een hobbelige, vaar onverharde weg, en de langere tijdsduur telde in die dagen nog niet zo als vandaag de dag.

Men vaart onder de brug door van de autoweg A4 langs Rijswijk, en daarna de voetgangersbrug "De Oversteek" naar de Hoornsebrug, een typische constructie met een vrij laag beweegbaar deel, maar een veel hoger, maar smal, vast gedeelte, helemaal aan bakboord gelegen in onze vaarrichting. Even later gaat de Trekvliet bakboord uit richting Den Haag centrum: in de Laakhaven loopt het bevaarbare deel dood, hoewel men met een laag schip verder in de richting van de twee Haagse stations kan doordringen. Men kan in de jachthaven van de Laakhaven een

ligplaats zoeken, maar er is ook een aantal andere, aangenaamere mogelijkheden om de stad Den Haag te bezoeken: vanuit Delft, gekoppeld aan een bezoek aan dat fraaie stadje, of vanuit Leidschendam, waar behalve een goede jachthaven ook uitstekende openbaar-vervoer-verbindingen met Den Haag centrum zijn. Voor het onbeheerd achterlaten van een plezierscheepje verdienen die oplossingen de voorkeur boven de Haagse havens.

Den Haag, residentie van de Nederlandse regering en provinciehoofdstad van Zuid-Holland, wordt in de Michelinids aangeduid als het "grootste dorp van Europa": de vooral diplomatieke en politieke betekenis van de stad heeft er een sfeer gecreëerd die saai en doods is vergeleken met de bruisende, levendige sfeer van Delft. Toch is er in Den Haag van alles te zien dat de moeite waard is: het regeringscentrum op het Binnenhof met de Ridderzaal, de Eerste en Tweede Kamer bijvoorbeeld, met in de onmiddellijke omgeving het Plein, het Mauritshuis en de Hof-vijver, het koninklijk paleis, het paleis Noordeinde, levert samen een wandeling op langs alle van radio en televisie bekende plaatsen waar politici en diplomaten hun werk doen. Madurodam (per tram te bereiken vanaf het Centraal Station, vanaf het Binnenhof of vanaf Delft) ligt een heel stuk verder weg, maar is om een heel andere reden de moeite van een bezoek waard: in het miniatuur-stadje vindt men vrijwel alle bekende gebouwen in Nederland op schaal nagebouwd, inclusief de omgevingen ervan, de wegen, de auto's de vliegvelden, de treinen, ja zelfs een paar belangrijke waterwegen! 's Avonds is dat geheel bovendien nog sprookjesachtig verlicht. Nog weer verder weg (maar nog steeds prima per tram te bereiken) vinden we Scheveningen met zijn beroemde strand en (iets minder beroemde, maar fraaie) haven, die per binnenwater helaas niet meer bereikbaar is.

Verder varende richting Leidschendam (stuurboord uit op de driesprong van de Trekvliet) varen we door de (al zéér oude) Nieuwe Tolbrug, en even verderop door de (veel nieuwer uitziende) Oude Tolbrug. Voordat we de volgende (spoor)brug passeren, ligt op de bakboordoever het sprookjesachtige minuscule kasteeltje Hofwijck, in een klein kasteelvijvertje, en met fraai beschilderde panelen in de vier buitenmuren: het kleine monument ziet eruit alsof het uit een kinderfilm komt, het doet bijna onwerkelijk aan door de miniatuur-afmetingen die men niet verwacht bij een kasteel, dat immers meestal bedoeld is om juist te imponeren.

Een tweetal spoorbruggen en een drietal gewone bruggen verder varen we Leidschendam binnen, de plaats waar al sinds eeuwen de Vliet was afgesloten met

de Leidse Dam. Eeuwen lang vormde deze dam een blokkade voor de scheepvaart van zuid naar noord en omgekeerd, en goederen moesten in Leidschendam dan ook worden overgeslagen van schepen die ten zuiden van de dam voeren naar schepen ten noorden van de dam. Gedurende korte tijd aan het eind van de vijftiende eeuw (!) is de dam voorzien geweest van een "verlaat", een soort doorlaatsluisje, zodat schepen de hindernis konden passeren. Maar de stad Gouda, tot dan toe monopoliehouder voor het noord-zuid-scheepvaartverkeer, vernielde de verlaat al een paar jaar na de bouw. Het heeft daarna tot 1648 geduurd voordat de dam bij Leidschendam werd vervangen door een schutsluis, die zoals men heden ten dage op het sluiswachtershuisje nog kan lezen een "doorvaartwijdte van 3.80M en doorvaarthoogte van 2.20 gedoogde", maar vanaf 1885 werd verbreed tot 7 meter, en van twee beweegbare bruggen voorzien. De huidige sluis en bruggen hebben nog precies de vorm en inrichting zoals in 1885 gebouwd. De twee basculebruggen aan weerszijden van de sluis liggen slechts enkele centimeters boven het water, zodat tijdens in- en uitvaart de brug aan de betreffende kant van de sluis open staat. Het verkeer kan dan de andere brug gebruiken om over de Vliet te komen, zodat het oponthoud beperkt blijft tot een omweggetje van zo'n honderd meter. De sluis kolk is van een bijzondere vorm: de eerste (meest zuidelijke) helft is veel breder dan de tweede; schepen kunnen na binnenvaart tegen de uiterste stuurboordwal worden getrokken, zodat er niet twee (wat bij een rechte sluis het geval zou zijn) maar drie schepen van dertig meter lang in de kolk passen. De punt van de versmalling is wel een zorg bij het uitvaren: de harde natuurstenen hoek zal voor menig schip een vervelende hindernis zijn geweest! En dan is er ook nog een groot terras op de noordoever, zodat een manoeuvreerfout gelijk tientallen toeschouwers heeft!

Benoorden Leidschendam is de Vliet heel lang 'brugloos' geweest tot vlak bij Leiden, maar om het toenemende fietsverkeer tegemoet te komen zijn de Knipbrug (bij restaurant de Knip) en de Vlietlandbrug (bij Vlietwijk) gebouwd, twee fietsbruggen. Het vaarwater ligt hier hoog op het landschap, zodat men een wijds uitzicht geniet over de velden en polders tussen Den Haag en Leiden; Zoetermeer is aan stuurboord in de verte zichtbaar, boven de drooggemalen Zoetermeerse Meerpolder, en even verderop ziet men eveneens aan stuurboord de Vlietlanden, een groot nieuw recreatiemeer. Men passeert aan bakboord Voorschoten met zijn jachthavens, en dan bereikt men al spoedig de driesprong waar het Korte Vlietkanaal naar bakboord de Vliet verlaat en de vaarweg naar Katwijk aan Zee vormt, via de iets verder gelegen Oude Rijn. Katwijk is nog altijd bereikbaar, dus op

een zomerse dag kunt U een dagje strand op dit punt gemakkelijk invoegen in Uw vaartocht, maar het zeegat uit varen is er niet meer bij in Katwijk: de vroegere monding van de Oude Rijn, die tot in de twaalfde eeuw de belangrijkste waterloop van het Rijnwater naar de Noordzee vormde, is eerst verzand en dichtgeslibd, waarna de waterafvoer vanuit Noord- en Zuid-Holland en Utrecht omgelegd is door een aantal "weteringen" te graven naar het Spaarne en het IJ, waar het overtollige water bij eb geloosd kon worden op de toenmalige Zuiderzee. Hoewel er in de loop van de eeuwen enkele pogingen zijn gedaan de waterafvoer van de Oude Rijn naar de Noordzee te herstellen (zoals in 1572, toen een experimenteel afvoerkanaal werd gegraven, dat echter door verwaarlozing na enkele jaren alweer verzand was), werd de uitmonding in zee pas in 1807 definitief hersteld. In dat jaar werd de oude spuisluis in gebruik genomen, waar later nog eenemaal aan is toegevoegd; recentelijk, in 1984, is het hele complex alweer vervangen door een nieuwe uitwateringssluis, die aan de normen van het Deltaplan voldoet. Maar een scheepvaartverbinding met de Noordzee is nimmer meer tot stand gekomen.

Terug naar de Vliet: de uitspanning Allemansgeest is gebouwd op het punt waar de Vliet, het Rijn-Schiekanaal, het Korte Vlietkanaal én de insteekhaven die nu de jachthaven vormt, bij elkaar komen. Het vaarwater maakt ter plaatse bovendien een scherpe bocht, zodat het altijd een dolle pret oplevert als de scheepvaart wat drukker is dan normaal. Wat verder komt men bij de splitsing van de Trekvliet, een doodlopend havenkanaal, en de Lamme-brug, de eerste van de Leidse bruggen. Voor wie in Leiden wil gaan "passagieren" is een ligplaats in de Leidse binnenstad het gemakkelijkst, en daartoe vaart men de Lamme-brug, de (op afstand bediende) spoorbrug en de Wilhelminabrug voorbij, om nét voor de Zijlbrug, op een viersprong van vaarwegen, naar bakboord te draaien. Onder de Sumatrabrug en de Schrijversbrug door bereikt men de grachtenring van Leiden, en de Haven. Zowel in de gracht als in de Haven zijn (zij het beperkt) ligplaatsen voor passanten. Men bevindt zich dan op loopafstand van Leiden-centrum; een ander alternatief is een der Leidse jachthavens, die in de ANWB-almanak staan vermeld.

Leiden-centrum ontstond rond de Burcht, een oude versterking die op de samenvloeiing van de vroegere Oude en Nieuwe Rijn is gebouwd, en waarvan nu nog slechts de restanten van een ronde kanteeltoren terug te vinden zijn achter de Vismarkt. Vanaf de kantelen heeft men een mooi uitzicht over de Leidse binnenstad. Het hedendaagse Leiden is vooral bekend vanwege de Leidse Universiteit (de oudste van het land) en vanwege de grote hoeveelheid musea (in

het kader van Leiden Museumstad). De beroemde Molen de Valk is vooral bij buitenlandse molenliefhebbers een geliefde bestemming, terwijl Nederlanders eerder een der musea zullen bezoeken, zoals het Rijksmuseum voor Volkenkunde, het Stedelijk Museum de Lakenhal, het Rijksmuseum voor Oudheden, de Hortus Botanicus, het Nederlands Leger- en Wapenmuseum, het Rijksmuseum van Geologie en Mineralogie of het Museum Boerhave. De Universiteit van Leiden is nog steeds wereldberoemd vanwege de vele wetenschappelijke werken die er sedert de 16e eeuw zijn gewrocht. De studentenbevolking zorgt, zoals in de meeste universiteitssteden, voor een goed voorzien en gevarieerd uitgaansleven in het oude centrum van de stad.

#### **1.4 Van Leiden naar Gouda over Alphen**

Wie van Leiden naar Gouda vaart, vaart niet over kanalen, maar over rivieren, hoewel dat aan de ligging ervan niet onmiddellijk is af te zien. De Oude Rijn wordt stroomopwaarts gevolgd tot voorbij Alphen, waarna bij Gouwsluis de Gouwe wordt genomen naar het zuiden; de Gouwe komt bij Gouda in de Hollandsche IJssel uit.

Zowel de Oude Rijn als de Gouwe hebben in de Nederlandse scheepvaart een lange historie. Over de Oude Rijn moet al in de romeinse tijd scheepvaart hebben plaatsgevonden, toen de rivier nog de voornaamste bedding van het uit Duitsland komende water vormde. Pas in de twaalfde eeuw werd de hoofdbedding verlegd naar de Lek, door een bij Wijk bij Duurstede gebouwde dam, waardoor de Oude Rijn veel van haar water verloor, en vooral tussen Utrecht en Woerden verwerd tot een nietig stroompje. Verderop vulde het uit het veenland stromende water voor een deel het weggefallen Rijnwater aan. Maar erger dan het verpieteren van het traject Utrecht-Woerden was het wegvallen van de stuwdruk van de watermassa's bij de uitmonding van de Oude Rijn in de Noordzee bij Katwijk. De monding verzandde ten gevolge van de geringe hoeveelheid afgevoerd water geheel, waardoor de provincies Zuid- en Noord-Holland en zelfs Utrecht eeuwen lang allerlei kunst- en vliegwerk moesten uithalen om het afvoerwater uit hun veen- en poldergebieden te kunnen lozen. Immers, waar eerst de Oude Rijn dit water zonder menselijke bemoeienis mee naar zee nam, moesten later, middels getijdesluizen in Amsterdam en Spaarndam, de overtollige hoeveelheden water naar het Binnen-IJ worden afgevoerd, hetgeen heel wat kosten aan onderhoud van spuisluizen en soortgelijke zaken met zich meebracht. Zoals in het vorige hoofdstuk al werd beschreven zou het, behoudens een korte periode na 1572, tot 1807 duren voordat het door menselijk ingrijpen lukte de Oude Rijn weer op de Noordzee te laten spuien, middels een ingewikkelde spuisluis met een eigen afwateringskanaal. De huidige spuisluis is alweer de opvolger van de sluis uit 1807, en kwam pas in 1984 in gebruik.

Behalve de veranderingen in de functie van de Oude Rijn als waterafvoer onderging de rivier ook geweldig grote veranderingen ten gevolge van het gebruik als vaarweg; meer nog dan door het gebrek aan voedingswater verkommerde het rivierdeel tussen Woerden en Utrecht omdat de regionale overheden het belang van een vergroting en verbreding ten behoeve van de scheepvaart niet onderkenden. Aan het einde van de vorige eeuw werden plannen om de Oude Rijn van Woerden



tot Utrecht bevaarbaar te maken voor de stoomschepen die toen al van Leiden naar Woerden voeren, door de Utrechtse gedeputeerden vergeefs aan de minister van oorlog voorgelegd; hij wou er niet aan en ze verdwenen in de ijskast. Voor de scheepvaart is dit jammer, omdat er anders heden ten dage een korte vaarverbinding tussen Utrecht en Leiden zou bestaan, waar schepen nu voor over Amsterdam of Rotterdam moeten omvaren (tenzij ze klein genoeg zijn om over de Hollandsche IJssel te kunnen varen). De Oude Rijn is tussen Woerden en Utrecht hoogstens voor kano's en héél lage scheepjes bevaarbaar, en vervult voor de overige scheepvaart vrijwel geen enkele rol meer.

Geheel anders is dat ten westen van Woerden: als wij de Leidse haven weer uitvaren terug naar de viersprong voorbij de Sumatrabrug, is de vaarweg rechtdoor (dus haaks op het Rijn-Schiekanaal) de Oude Rijn, die we via de Leiderdorpse Brug, het aquaduct van de A4 en de daarnaast gelegen fietsbrug opvaren, tussen Leiderdorp en Zoeterwoude-Rijndijk door. De Oude Rijn wordt al onmiddellijk buiten de bebouwde kom een brede, van overzichtelijke zeer ruime bochten voorziene rivier, waar af en toe een silo of fabrieksterrein duidt op de bruikbaarheid van deze waterweg voor schepen van voldoende grote afmetingen om in de moderne transportwereld rendabel te zijn. Geen wonder, er zijn geen sluizen in dit deel van de Oude Rijn, die de lengte beperken, en de bruggen hebben overal een doorvaartbreedte van 10 meter. Met de meer dan drie meter diepgang is de rivier voor grote tot zeer grote vrachtschepen goed bevaarbaar.

Vanaf Leiden is er bijna overal bebouwing langs de Oude Rijn, ook tussen de officiële bebouwde kommen in; men passeert behalve Zoeterwoude-Rijndijk ook Hazerswoude-Rijndijk, Koudekerk aan de Rijn, Gnephoek, 's Molenaarsbuurt en natuurlijk Alphen aan den Rijn. Onbevaarbare aftakkingen heeft de Rijn vele, maar bevaarbare slechts een paar: Bij Leiderdorp kan men bakboord uit naar de Does en de Wijde Aa (mits men een vergunning van het hoogheemraadschap heeft, niet breder dan 4 meter is en niet hoger dan 3 meter). Net voor Alphen kan men stuurboord de Rijnhaven van Alphen in. Bij 's Molenaarsbuurt tenslotte kan men bakboord uit de Heimanswetering op naar de Braassemmermeer en de Oude Wetering (die in de Ringvaart uitmondt).

Wie dat allemaal niet doet en de statige, brede rivier stroomopwaarts blijft volgen, vaart tenslotte na zo'n 12,5 kilometer Alphen door, en weer drie kilometer verderop wordt de viersprong Oude Rijn/Aarkanaal/Gouwe bij Gouwsluis bereikt, 15,5

kilometer van Leiden, dus. De vier bruggen in Alphen zijn daarbij nauwelijks een hindernis: twee zijn er voor verreweg de meeste schepen hoog genoeg, en de twee andere openen doorgaans vlot voor de scheepvaart. Wie geen haast heeft, kan nog voor Alphen, tegenover de Heimanswetering, aanleggen bij het vermaarde vogelpark Avifauna, en daar het park bezichtigen, of zelfs (hoewel dat voor schepelingen niet logisch is) een rondvaart naar de Braassemer maken. Tussen de Heimanswetering en Gouwsluis is het wel oppassen geblazen op de Oude Rijn: de ook grotere binnenschepen varen hier langs op hun route van Rotterdam naar Amsterdam, en het betreft meestal zeer grote, diep geladen en snel varende schepen, die dus behoorlijk wat zuiging veroorzaken en niet echt heel erg wendbaar zijn. Men doet er goed aan deze drijvende bommen niet te hinderen in hun vaart.

Bij Gouwsluis gaat de route stuurboord uit, de Gouwe op, onder de Hefbrug door (die alleen voor lege vrachtschepen geopend hoeft te worden) en door de spoor-draaibrug, die gedurende twee maal tien minuten in ieder uur open staat (en soms op verrassende momenten ineens dicht gaat, als er een trein in aantocht is: let dus goed op dat de lichten niet net vóór Uw passage op rood springen, want dan doet U er goed aan geen risico te nemen en achteruit te slaan als dat nog mogelijk is). Dan volgt het eerste, lange, rechte, saaie stuk van de Gouwe, die weliswaar iets smaller is dan de Oude Rijn, maar toch altijd nog breed genoeg voor meerdere schepen naast elkaar.

Als we de Otwegwetering net voor Boskoop passeren, verandert dat echter snel: de passage door Boskoop wordt tussen deze wetering en de hefbrug gevormd door een geheel tussen rechte betonnen kaden opgesloten smalle vaarweg, waar de grote schepen, die hier veelal op weg zijn naar de containerterminal Alpherium in Gouwsluis, soms met een onverantwoordelijke snelheid varen. Ook willen schepen vaak precies "in line" de twee spoorbruggen halen, die van Gouwsluis en die van Gouda, die dertien kilometer uit elkaar liggen en waarover men vijftig minuten tot een uur kan doen. Als men in het smalle gedeelte bij Boskoop zo'n maniak tegenkomt, lijkt het wel alsof het scheepje over die enorme hekgolf naar de bodem van het kanaal zal duiken, zó veel water trekken die monsters weg! En ingehaald worden door zo'n bakbeest is natuurlijk helemáál ellendig! Als dat dreigt te gebeuren, loont het de moeite om (in onze vaarrichting varende) even te schuilen in de invaart van de Otwegwetering tot het racende schip voorbij is.

Eenmaal veilig de nauwe passage door, komen we bij de hefbrug van Boskoop, die

voor veel schepen geheven moet worden: het is een machtig gezicht om de enorme overspanning van 25 meter breedte langzaam omhoog getakeld te zien worden, meestal tot zo'n vijf meter boven het wateroppervlak, maar als er een zeilschip langs moet, wel tot VIERENDERTIG meter boven water. Deze bruggen, gebouwd om de zogenaamde "staande-mast-route" tussen Rotterdam en Amsterdam niet te verstoren, kunnen een zeilklipper of -tjalk of -bark of welk ander type groot zeilschip dan ook moeiteloos doorlaten. Een vijftal kilometers verder, in Waddinxveen, ligt er nog zo een, en vlak bij Gouda is zelfs een nieuwe spoorbrug gebouwd volgens hetzelfde principe en dus ook met dezelfde hoogte, waarover de nieuwe vier sporen van de NS de Gouwe kruisen. Ze zijn bijna een toeristische attractie, deze hefbruggen van de Gouwe, die feitelijk dienen ter voorziening van een goede wegverbinding met wereldsteden als Gelderswoude, Randenburg, Moerkapelle of Kruisweg! Vanwege een paar recente stremmingen overweegt men nu trouwens de bruggen te herbouwen, of misschien te vervangen door aquaducten.

Op de kruising tussen de Gouwe en de autoweg A-20 is al zo'n aquaduct gebouwd; wel steekt er aan weerszijden van dat aquaduct óók nog een brug over, de nieuwe Amaliabrug en de wat oudere Coenecoopbrug, twee ophaalbruggen waar het enorme aquaduct tussen geklemd ligt.

In Gouda komt men net voorbij de al genoemde nieuwe spoor-hefbrug, die op nog geen honderd meter achter de oude vrij hoge spoor-draaibrug gelegen is, op de kruising van Gouwe en Nieuwe Gouwe. Onmiddellijk na de nieuwe brug gaan we bakboord uit, richting Gouda centrum (tenzij U haast hebt, dan is de route rechtdoor via de Julianasluis beduidend sneller). Via de Steve Bikobrug en de Ir. De Kock van Leeuwensluis en de Rabatbrug bereikt U de Turfsingelgracht, alwaar een goede, rustige, en veilige ligplaats gekozen kan worden. Men heeft hier nog geen last van het getijdeverschil (wat ten zuiden van Gouda een rol gaat spelen) en vrachtvaart door de stad is er nauwelijks, dus golfslag en zuiging hoeven ook niet gevreesd te worden.

Gouda is een van die plaatsen die beroemder is om de zaken die er vandaan komen dan om de stad zelf: wie kent niet de Goudse kaas, de Goudse pijpen of de Gouda kaarsen? Hoewel die producten in veel winkels in de stad terug te vinden zijn - voornamelijk voor de buitenlandse toeristen die de stad aandoen - en het aardig is een smakelijk kaasje ter plaatse te kopen, is de stad zelf eigenlijk ook om heel

andere redenen een bezoek waard: de herinneringen aan de vroegste geschiedenis van de Nederlanden is hier in veel zaken te herkennen: het vijftiende-eeuwse stadhuis op de Markt, de St. Janskerk daar vlakbij met haar beroemde glas-in-lood, de grachten en grachtjes die het centrum doorkruisen, maar vooral (voor schippers althans) het feit dat Gouda de eerste sluis van Nederland bouwde, waar schepen tussen twee sluisdeuren geschut konden worden, de Donkere Sluis. Ze lag in de nu gesloten doorvaart door de stad via de Oosthaven, Hoge Gouwe en Lage Gouwe, en werd pas door de Mallegatsluis (die er nu nog ligt) vervangen in 1574, en dan nog alleen voor oorlogsschepen: handelsschepen die niet door de donkere sluis konden, moesten hun waren overladen in schepen die dat wel konden, want aan bredere schepen had gedurende enkele eeuwen de handel ook al niets vanwege de sluis bij Gouwsluis, die voor schepen breder dan de Donkere Sluis afgesloten was door een kunstmatige versmalling (een in de sluis drijvend vlot): de bredere doorgang was geheel aan oorlogsschepen voorbehouden. In het water van de Oostsingel, Hoge Gouwe en Lage Gouwe is nog heel wat aan overblijfselen van de oude doorvaartroute te zien voor de geïnteresseerde speurder.

### **1.5 Van Gouda naar Rotterdam: tij mee of tij tegen...**

Vanaf de Turfsingel in Gouda zuidwaarts varend, stuiten we al snel op de Mallegatsluis: een overbrugging van het niveauverschil tussen de Gouwe en de Hollandsche IJssel, de rivier die tussen Rotterdam en Gouda nog onderhevig is aan het tij dat vanaf de Nieuwe Maas de rivier in stroomt; boven Gouda (zie hoofdstuk 3) is de Hollandsche IJssel door de Waaierschutsluis, een getijdesluis net ten oosten van de stad, gekanaliseerd, en is het getij niet meer merkbaar. De Mallegatsluis daarentegen is nog wel een getijdesluis, hoewel men een limiet heeft moeten stellen aan de waterhoogte aan de IJsselkant: boven een bepaalde hoogte (NAP + 1.20 meter) kan niet meer worden gesluisd, onder andere vanwege de hoogte van de binnen-sluisdeur, die niet hoger bescherming biedt dan NAP + 1.20 meter.

Hoewel Nederlanders zich zelden realiseren hoe bijzonder de situatie rond waterstanden en waterpeilen in ons land eigenlijk is, levert een nadere beschouwing van de niveauverschillen op deze route een interessante conclusie op: de gehele provincie Zuid-Holland kent (met uitzondering van een aantal afzonderlijke "polder-peilen") maar drie belangrijke niveaus: het getijdeniveau bezuiden de in de Nieuwe Maas, Waterweg en Hollandsche IJssel uitkomende sluisen (zoals de Parksluisen, de Julianasluis en de Mallegatsluis), het niveau van de Coolhaven en de Rijn-Schieverbinding bezuiden Leidschendam, en het niveau van de Oude Rijn, Heimandwetering, Braassemermeer, Ringvaart en Gouwe. Daardoor is het aantal sluisen wat men over relatief grote afstanden passeert in feite zeer gering. Vergelijkbare tochten in andere West-Europese landen zouden de passage van tientallen, in Frankrijk soms zelfs honderden sluisen nodig maken. De zeer kleine hoogteverschillen in het terrein leveren Nederland het gemak van nauwelijks onderbroken vaarverbindingen op, waaraan we de bloei van de binnenvaart volledig te danken hebben. Bedenkt U maar eens, dat men van de Hollandsche IJssel naar de Duitse grens kan varen ZONDER OOK MAAR EEN SLUIS TE PASSEREN. Voor de Rijnvaart ligt de eerste sluis zeer ver op Duits grondgebied, terwijl ook de vaart van Amsterdam naar Duitsland slechts twee keer hoeft te schutten, evenals de vaart van Antwerpen naar Duitsland. Wie daarentegen van Rotterdam naar Frankrijk vaart over de Maas, gaat tientallen keren vele meters omhoog, en ook de vaart van Antwerpen naar bijvoorbeeld Parijs via de Schelde bevat afhankelijk van de gekozen route TENMINSTE 45 sluisen. Bovendien zijn niveauverschillen van meer dan 10 meter per sluis daarbij geen uitzondering. Dan zijn de verschillen in de Zuid-Hollandse sluisen (die soms maar 20 centimeter bedragen, en zelfs in de

getijdesluizen zelden meer dan een meter) maar kinderspel.

Wie buiten de Mallegatsluis vastmaakt, moet zich realiseren dat hij op getijdewater ligt: bij hoogwater de lijnen strak spannen kán betekenen, dat men bij "vallend" water aan de lijnen komt te hangen: immers, als men het schip met korte lijnen vastlegt aan een bolder dichtbij, kan de 1.70 meter hoogteverschil nooit worden opgevangen door de "rek" in de trossen. Dat betekent, dat men in zo'n situatie met zo lang mogelijke lijnen moet vastmaken: liefst minstens tien meter lang, en desnoods (om te los liggen te voorkomen) gezet vanaf de tegenovergestelde kant van het schip naar de wal, zodat ze wat schuiner staan; als de trossen lang genoeg zijn, kan de rek in het touw ervoor zorgen, dat de voor het hoogteverschil benodigde extra lengte beschikbaar is, zodat het schip tegelijkertijd met het tij mee kan zakken én vast blijft liggen tegen de kade. Een andere oplossing is het vastmaken aan een afgemeerd schip: dan hoeft men met het tij natuurlijk géén rekening te houden.

Als de hefdeuren van de Mallegatsluis naar de Hollandsche IJssel opgetrokken worden, kijkt men op de IJssel ter hoogte van de Veerstal, tegen een zand- en grindlosplaats aan de overkant; de IJssel stroomt hier tussen industrieën en loskades door, en biedt geen uitnodigend panorama. Pas een paar kilometer verder, voorbij de Gouderakse Brug, gaat men stuurboord uit, laat men de industrie achter zich. Op de samenvloeiing voorbij die brug brengt het vaarwater door de Julianasluis het overige verkeer vanaf de Gouwe op de IJssel. Hier zitten we weer tussen de grotere beroepsvaart, en is het dus oppassen geblazen. De Hollandsche IJssel tussen Gouda en Rotterdam ligt, zoals ieder getijdewater, tussen relatief hoge dijken, die het omliggende land tegen de vloed moeten beschermen, en uitzicht vanaf de rivier is er dan ook alleen maar op die plaatsen, waar bebouwing of kaden de plaats van de dijken innemen. Dat is in feite alleen in de dorpen Gouderak, Moordrecht, Ouderkerk, Capelle en Krimpen. Alles bij elkaar is de Hollandsche IJssel beneden Gouda geen werkelijk aantrekkelijke rivier, en het ontbreken van zicht over de dijken maakt de tocht naar Rotterdam een nogal langdradige aangelegenheid. Men kan, om de tocht te bekorten, gebruik maken van de ebstroom in de rivier, die iets langer dan zes uur de stroomrichting bepaalt: aan de hand van een getijdetafel zoekt men het Hoog Water bij Hoek van Holland, en telt er twee uur en een kwartier bij; als men rond die tijd uit Gouda vertrekt, zal men de vaarsnelheid naar Rotterdam met een dik half uur kunnen bekorten.

Bij Krimpen aan de IJssel passeert men de stormvloedkering, een grote keersluis waarvan de kleppen als twee enorme boogbruggen-op-hun-zijkant boven het vaarwater hangen, klaar om te worden neergelaten als de waterstand in de Nieuwe Maas ten gevolge van springvloed en opwaaien de hoogte NAP + 2.50 meter nadert. Als de kering gesloten is, kan men door de grote schutsluis alsnog passeren. Na de kering passeert men de scheepsbouw van Krimpen (op de bakboord-oever), en een kilometer verder mondt de IJssel in de Nieuwe Maas uit, net ten oosten van de Van Brienoordbrug, die als een gigantische boog de horizon geheel in beslag neemt.

Het scheepvaartverkeer op de Nieuwe Maas is bijzonder intensief: hier komt vrijwel ieder schip dat van Rotterdam richting Duitsland vaart langs, en de vaarsnelheid, de waterverplaatsing, en de zuiging van veel schepen is hier enorm. Men doet er goed aan hier de uiterste stuurboordwal te houden, vooral in bakboordbochten, en geen enkele bocht of kromming in de oever af te snijden, want de oploepsnelheid van veel schepen is hier verraderlijk: een oplopend schip is vlakbij voordat men een tweede keer over de schouder heeft gekeken! In hoofdstuk 2 gaan we op enkele aanwijzingen voor het varen in druk water wat dieper in.

De stuurboordwal houdend (en, als men marifoon heeft, meldend bij Brienoord-radar op kanaal 21) zetten we koers richting Rotterdam-centrum; de Nieuwe Maas draait voorbij de brug eerst sterk naar stuurboord, en een paar kilometer verder weer sterk naar bakboord. Daar kijkt men tegen Blue City aan, het vroegere Tropicana, het ooit hypermoderne vrijetijdscentrum met tropisch zwembad en allerhande aangename vormen van warm en sportief tijdverdrijf. Iets verder ziet men de paalwoningen van Piet Blom, de gedurfde architectonische experimenten, naast het fraaie gebouw van de bibliotheek, en talloze andere moderne gebouwen die de Maasboulevard sieren. Onder de Willemsbrug door varen we langs de Leuvehaven waar het scheepvaartmuseum van Rotterdam gevestigd is, om iets verderop, vlak onder de Euromast, stuurboord de Parkhaven in te draaien, waar de Parksluizen de scheiding vormen tussen het getijdewater waar we nu vandaan komen en het vaste waterpeil van de binnenwateren; eenmaal geschut (en wellicht water ingenomen uit de snelste drinkwater-vulslangen van het land) komen we na een kleine kilometer weer op het vertrekpunt van deze tocht langs de steden van Zuid-Holland, de Achterhaven, tevens eindpunt van deze vaart.

## **1.6 Getallen en Gegevens**

Bruggen en sluizen op de gekozen route bevaarbaar tot een hoogte van 5.71 m.  
(Openingstijden gelden op werkdagen in het zomerseizoen, en zijn globaal!).

| <b>kmr. brug of sluis</b>                      | <b>openingstijden</b>                    |
|--|--|
| delfshavensche schie =>                        |  |
| 0.0 pieter de hoochbrug r'dam :                | 00:00-07:30 08:30-16:00 17:30-24:00      |
| 0.7 lage erfbrug rotterdam :                   | 00:00-07:15 08:30-16:00 17:30-24:00      |
| 1.5 mathenesserbrug r'dam :                    | 00:00-07:15 08:30-16:00 17:30-24:00      |
| 2.3 beukelsbrug rotterdam :                    | 00:00-24:00                              |
| 2.4 spoorbrug rotterdam :                      | 00:00-16:35 18:00-24:00                  |
| 2.9 Aansluiting op: schie-schiekanaal          |  |
| 3.2 giessenbrug rotterdam :                    | 06:00-07:15 09:00-16:00 18:00-22:00      |
| 4.0 spaanse brug overschie :                   | 00:00-07:15 07:45-16:00 17:30-24:00      |
| 4.5 hoge brug overschie :                      | 00:00-24:00                              |
| 4.6 Aansluiting op: schie in schiedam          |  |
| 5.9 doenkadebrug overschie :                   | Kan in gesloten stand gepasseerd worden. |
| 11.8 kruithuisbrug delft :                     | 06:00-07:30 09:00-16:30 18:00-22:00      |
| 12.9 abtswoudsebrug delft :                    | 06:00-22:00                              |
| 13.5 Aansluiting op: vlaardingervaart          |  |
| 13.7 hambrug delft :                           | 06:00-22:00                              |
| 13.9 sint sebastiaansbr.delft :                | 06:00-22:00                              |
| 14.3 oostpoortbrug delft :                     | 06:00-22:00                              |
| 14.8 koepoortbrug delft :                      | 06:00-22:00                              |
| 15.4 plantagebrug delft :                      | 06:00-22:00                              |
| 15.9 reineveldbrug delft :                     | 06:00-22:00                              |
| 16.1 Aansluiting op: delftse vliet en gracht   |  |
| 18.6 brug het fortuin rijswijk :               | Vaste brug, voldoende hoog.              |
| 19.1 Aansluiting op: haven van rijswijk        |  |
| 19.8 hoornbrug rijswijk :                      | 06:00-07:30 08:45-16:30 17:45-22:00      |
| 20.4 Aansluiting op: haagvliet en haagse haven |  |
| 20.5 nieuwe tolbrug den haag :                 | 06:00-21:30                              |
| 21.1 oude tolbrug den haag :                   | 06:00-21:30                              |
| 21.9 spoorbrug voorburg :                      | Vaste brug, voldoende hoog.              |
| 22.0 rijkswegbrug voorburg :                   | Vaste brug, voldoende hoog.              |
| 22.1 kerkbrug voorburg :                       | 06:00-21:30                              |
| 23.1 wijkerbrug voorburg :                     | 06:00-21:30                              |
| 23.7 hoge brug voorburg :                      | 06:00-21:30                              |
| 24.7 zuidbrug sl.leidschendam :                | 06:00-16:30 17:45-21:30                  |
| 24.8 schutsluis leidschendam :                 | 06:00-16:30 17:45-21:30                  |
| 24.9 noordbrug sl.leidschendam :               | 06:00-16:30 17:45-21:30                  |



32.5 Aansluiting op: korte vlietkanaal  
 33.9 Aansluiting op: trekvllet of leidse vliet  
 34.0 lammebrug leiden : 06:00-07:00 09:00-16:00 18:00-21:30  
 35.0 spoorbrug leiden : 06:00-21:30  
 35.1 roodenburgerbrug leiden : 06:00-21:30  
 36.6 wilhelminabrug leiden : 06:00-07:00 09:00-16:00 18:00-21:30  
 37.3 Aansluiting op: oude rij

oude rij =>

38.5 leiderdorpsebrug : 06:00-07:00 09:00-16:00 18:00-21:30  
 39.0 baskulebrug a4 : 06:00-08:00 10:00-16:30 18:30-20:00  
 39.8 Aansluiting op: does  
 44.6 ophaalbrug Koudekerk : 06:00-22:00  
 49.1 Aansluiting op: heimanswetering  
 49.8 dr albert schweitzerbrug : 06:00-22:00  
 50.8 koningin julianabrug : 06:00-22:00  
 51.5 alphensebrug : 06:00-22:00  
 53.0 Aansluiting op: aarkanaal / oude rij naar Utrecht

-----  
 gouwe =>

53.1 hefbrug gouwsluis : 06:00-22:00  
 53.5 draaibrug spoor : 06:00-22:00  
 56.8 Aansluiting op: otweg/spoorhaven boskoop  
 58.1 hefbrug boskoop : 06:00-22:00  
 61.6 hefbrug waddinxveen : 06:00-22:00  
 64.2 coenecoopbrug : 06:00-22:00  
 65.2 spoorbrug gouda : 06:00-22:00  
 65.3 nieuwe spoorbrug gouda : Kan in gesloten stand gepasseerd worden.  
 65.7 Aansluiting op: nieuwe gouwe in gouda  
 67.2 n-brug julianasluis : 00:00-24:00  
 67.3 julianasluis gouda : 00:00-24:00  
 67.4 z-brug julianasluis : 00:00-24:00  
 67.9 Aansluiting op: hollandse ijssel

-----  
 hollandse ijssel =>

71.5 Aansluiting op: verbindingsvaartje  
 82.6 stormvloedkering : Vaste brug, voldoende hoog.  
 83.0 Aansluiting op: sliksloot bij krimpen  
 84.4 Aansluiting op: nieuwe maas

-----  
 nieuwe maas =>

85.4 Aansluiting op: zuiddiepje rotterdam  
 85.5 van brienenoordbruggen : Kan in gesloten stand gepasseerd worden.  
 86.8 Aansluiting op: zuiddiepje rotterdam  
 89.4 Aansluiting op: koningshaven rotterdam  
 89.9 Aansluiting op: boerengat en oude haven

90.1 nieuwe willemsbrug : Vaste brug, voldoende hoog.  
 90.4 spoorbrug : Vaste brug, voldoende hoog.  
 91.2 Aansluiting op: koningshaven rotterdam/ leuve-/scheepmakershaven  
 92.9 Aansluiting op: delfshavensche schie

-----  
 delfshavensche schie =>  
 93.5 brug parksluizen buiten : 00:00-07:30 08:30-16:00 17:30-24:00  
 93.6 parksluizen : 00:00-24:00  
 93.7 brug parksluizen binnen : 00:00-07:30 08:30-16:00 17:30-24:00

Voor de aanduidingen van brughoogten en noodzaak tot bediening is uitgegaan van de maximum hoogte waarmee deze route nog bevaarbaar is. Uiteraard kunnen met een lager schip meer bruggen ongeopend worden gepasseerd, terwijl een hoger schip, waarmee men een deel van de route vaart, soms bediening noodzakelijk maakt van de bruggen waar men met de maximum hoogte die voor de hele route geldt nog onderdoor kan.

(Bron: PC-Navigo van NoorderSoft BV)

## **DE DELTA VAN DE GROTE RIVIEREN**

### **2.1 Enkele tips voor het varen op druk vaarwater**

Voor een tocht met een plezierjacht over de brede, drukke vaarwateren van Zuid-Holland moet men zich een aantal dingen tevoren realiseren, teneinde niet in een riskante onderneming te belanden. Het varen op deze waterwegen vraagt zowel van het schip als van de bemanning meer dan het varen in de rustieke binnenwateren. Het is dus goed zich op zo een tocht terdege voor te bereiden voordat men de trossen los gooit.

Om te beginnen met het schip: zowel de breedte van het vaarwater als de intensiteit van de beroepsscheepvaart maken de veiligheid en betrouwbaarheid van het schip een zaak van levensbelang. Een betrouwbare motor is een eerste vereiste, en daarnaast dienen ook alle voorzorgen genomen te worden om motorstoring (en daardoor on-manoeuvrbaarheid) te voorkomen, zoals het zorgen voor gevulde tanks en eventueel dag-tanks, het aftappen van condenswater uit de tanks, het nazien en zo nodig vervangen van brandstoffilters, luchtfilters, oliefilters, en het peilen van motorolie en koelvloeistof. Ook de overige uitrusting is van groot belang: voldoende lange en sterke lijnen, een bruikbaar en gemakkelijk neer te laten anker, noodsignalen en reddingsmiddelen zoals zwemvesten of reddingsboeien, brandblusser, een goed hoorbare scheepshoorn (waaraan het op veel jachten nog wel eens ontbreekt), een radarreflector en indien mogelijk een bruikbare (dus van machtiging voorziene) marifooninstallatie, eventueel aangevuld met een AIS (automatisch identificatiesysteem) en een elektronische vaarkaart. Mobiele telefoon is tegenwoordig ook een must.

Natuurlijk moet ook de navigatieverlichting tip top in orde zijn: toplicht, boordlichten en heklicht, of een in het BPR toegestaan gecombineerd licht, moeten feilloos branden, schoon zijn, en reservelampjes horen uiteraard aan boord te zijn, voor het geval. Tenslotte horen bij de minimum-uitrusting ook de navigatiemiddelen: waterkaarten (de hele route wordt bestreken door de ANWB-waterkaart J, Grote Rivieren Westblad) en -gidsen, getijdetafel en eventueel stroomatlas, verrekijker, potlood en liniaal, passer, en indien beschikbaar ook een kompas. Wie de indruk heeft met deze zaken absoluut niet vertrouwd te zijn, doet er beter aan de route in dit hoofdstuk over te slaan!

Dan de bemanning: degene die voor de navigatie verantwoordelijk is, moet de regels van het Binnenvaartpolitiereglement goed kennen, en moet bovendien goed op de hoogte zijn van de betekenis van verkeerstekens, geluidsseinen, lichtsignalen en navigatie- en bakenverlichting. De stuurman moet bovendien voldoende kunnen kaartlezen om uit de waterkaart de voor de navigatie noodzakelijke gegevens te kunnen afleiden, en deze voor het bepalen van zijn koers te gebruiken. Bovendien moet de bemanning met het schip vertrouwd zijn en weten waar alle noodzakelijke zaken zich bevinden. Men moet - zowel ten gevolge van de hekgolven van passerende vaart als ten gevolge van de breedte van het vaarwater - overweg kunnen met relatief hoge golfslag en men moet daarop dan ook steeds voorbereid zijn.

Tenslotte de omstandigheden waaronder men de tocht maakt: geen enkele schipper zal voor zijn plezier het Hollands Diep bevaren bij een windkracht 8 of meer: een plezierschipper doet er goed aan om de windkracht zelfs tot 5 te beperken: bij die windkracht is de opbouw van golfslag en deining al dusdanig, dat de tocht nauwelijks nog plezierig genoemd kan worden. Een golf-gevoelig scheepje, of een schip dat in zijn koers veel last van zijwind heeft, kan zelfs bij windkracht 4 al last hebben op dit vaarwater. Evenzo kan de stroming een lastige factor vormen. Op de beschreven route spelen zowel de stromingen van het "opperwater" (dit is het water dat door de rivieren komt gestroomd) als de getijdestromen een rol. Stroomsnelheden van zo'n 4 à 5 kilometer per uur op de Noord en in het Spui, 5 à 6 kilometer per uur op de Oude Maas en de Dordtse Kil, en (weliswaar alleen bij zeer grote rivierafvoer) 10 kilometer per uur in de buurt van de Haringvlietsluizen komen voor. Het is dus zaak om zich, vooral als men een schip heeft dat geen hoge snelheden kan halen, tevoren te informeren over de waterhoogte in de rivieren, en een getijdetafel te raadplegen in samenhang met bijvoorbeeld de ANWB-almanak, die voor elk vaarwater beschrijft hoe de getijdestroom en de afvoer van opperwater zal verlopen, ten opzichte van de tijden van Hoog en Laag Water in Hoek van Holland. Behalve voor de haalbaarheid speelt deze vaststelling ook een rol voor de tijd die met de tocht gemoeid zal zijn (en dus voor de kans dat men in het duister komt te varen!).

Hoewel niet ieder pleziervaarttuig over een marifoon zal beschikken, toch enkele richtlijnen voor het gebruik daarvan op de beschreven route. De Rotterdamse haven is in een aantal zogenaamde marifoon-blokkanalen verdeeld, die aangegeven staan op de ANWB-kaarten, op de navigatiekaarten op de computer, en op grote witte

borden met rode rand langs het vaarwater. Men is als marifoon-houdend schip verplicht zich bij het binnenvaren van zo'n blok op het aangegeven kanaal te melden met de naam en de soort van het vaartuig, herkomst en bestemming, en om voorts te blijven uitluisteren OP DAT BLOKKANAAL (en dus niet op kanaal 10, zoals gebruikelijk is). De radarposten langs de wal geven aanwijzingen aan alle scheepvaart, die zich gemeld heeft, zodat bij ingewikkelde verkeerssituaties iedereen weet hoe te handelen. De betreffende posten vanaf de Parkhaven de beschreven route volgend zijn: Maasbruggen-radar (kanaal 81), Van Brienenoord-radar (kanaal 21), (vervolgens op de Noord kanaal 10), Verkeerspost-Dordrecht-radar (kanaal 79), (vervolgens op Dordtse Kil, Hollands Diep, Haringvliet en Spui kanaal 10), Oude Maas/Heerjansdam-radar (kanaal 4), Hartel-Oost/Oude Maas-radar (kanaal 62), Botlek-radar (kanaal 61), Eemhaven-radar (kanaal 63), Waalhaven-radar (kanaal 60) en weer Maasbruggen-radar (kanaal 81).

Voor de sector Maasbruggen-radar speelt een belangrijke rol bij het uitvaren van de Parkhaven, de Nieuwe Maas op: op de plaats waar de Parkhaven en de Oude Maas in elkaar overgaan wordt door vrachtschepen vaak niet alleen zeer snel, maar ook relatief dicht onder de oever gevaren, zodat men ze pas ziet aankomen als men al vlakbij een potentiële aanvaring zit! Maasbruggen-radar verstrekt op verzoek de afstanden tussen het dichtstbij varende schip en de Parkhaven. Als die afstand meer dan 1000 meter is kan men rustig uitvaren, bij minder kan men beter even vaart verminderen en wachten op een "gat" van minstens een kilometer. Het opvolgen van de aanwijzingen van de radarposten zal hogelijk bijdragen aan de veiligheid van de reis.

Tenslotte nog het volgende: op deze hele route is het Bijzonder Reglement Kleine Vaartuigen van toepassing, dat in zijn geheel is opgenomen in Deel 1 van de ANWB-Almanak voor Watertoerisme. De belangrijkste bepalingen eruit zijn: het verbod om zonder gebruiksklare motor te varen, de verplichting om stuurboordwal te houden, en de verplichting om alleen op de snelst mogelijke wijze over te steken. Regels als deze zijn niet voor niets bedacht, zo zal men merken als men de betreffende wateren bevaart!

## **2.2 De Nieuwe Maas en de Noord**

De Achterhaven uitvarend naar de Coolhaven en dan de Coolhaven verlatend door de Parksluizen komen we na het schutten in de Parkhaven uit, met aan bakboord de Euromast, het 180 meter hoge gevaarte op de hoek van de Parkhaven en de Nieuwe Maas. Eronder, in het water van de Maashaven, drijft een gigantisch Chinees restaurant, gebouwd op een zó groot ponton, dat de hier toch meestal aanzienlijke golfslag het restaurant niet deert. Nét voorbij het restaurant ligt de gevaarlijkste waterweg-kruising van Nederland: Parkhaven/Nieuwe Maas.

Omdat de vrachtschepen "in dal-vaart" (van oost naar west varend, wil dat zeggen) hier vlak onder de wal varen, is het af te raden de Nieuwe Maas op te draaien langs de "verkeerde wal" (bakboord varend): men zou dan wel eens verrast kunnen worden door ruimtegebrek tussen de bakboordoever en de tegenligger! In plaats daarvan doet men er beter aan redelijk stuurboord varend (hoewel niet te ver vanwege de stroming) de Parkhaven door te varen en vlak bij de Nieuwe Maas met zo weinig mogelijk vaart (en indien nodig een uitkijk voorop) eerst uit te kijken naar aanstormende schepen, en pas als men zich heeft kunnen overtuigen van een vrije vaart, de Nieuwe Maas zo snel mogelijk over te steken. Stuurboord houden is hier, op grond van het Bijzonder Reglement Kleine Vaartuigen, verplicht. De te volgen koers is in de kaartjes van de campagne "Varen doe je samen" goed aangegeven. Zie ook [www.varendoejesamen.nl](http://www.varendoejesamen.nl) .

Dat "stuurboord varen" moet men op deze waterwegen véél letterlijker nemen dan elders: een lijn, tien à vijftien meter uit de stuurboordoever, en die oever PRECIES volgend. Als men op zijn intuïtie vaart, zal men merken dat iedereen de neiging heeft bochten naar bakboord veel sterker af te snijden dan men zich bewust is. Op deze wateren kan dat levensgevaarlijk zijn, dus is het zaak iedere twee minuten even een zijwaartse blik op de oever te werpen om te controleren, of men er nog de standaard-afstand van tien à vijftien meter van verwijderd is.

Als men geen marifoon aan boord heeft, is men van een goede uitkijk afhankelijk voor het bepalen wanneer er veilig overgestoken kan worden; nog beter is het om al in de sluizen een ander schip aan te roepen dat over marifoon beschikt, en te vragen door middel van duidelijke tekens te bevestigen dat de vaart vrij is, afhankelijk van wat Maasbruggen-radar weet te melden.

De oversteek eenmaal gelukt, varen we aan de uiterste stuurboordkant van de Nieuwe Maas naar het Oosten, in de richting van de Erasmusbrug, die al aan de einder zichtbaar is. Door de vaste opening van de Erasmusbrug varend laten we het Noordereiland, het eiland midden in de Nieuwe Maas op de plaats waar de bruggen de rivier overspannen, rechts liggen: de stuurboord-doorvaart door de Koningshaven mag alleen worden gebruikt door schepen voor welke de Willemsbrug niet voldoende doorvaarthoogte biedt, en waarvoor de Koninginnebrug over de Koningshaven gedraaid moet worden. Onmiddellijk na het Noordereiland komen de twee takken van het vaarwater weer bij elkaar.

Op de bakboordoever ziet men de Maasboulevard met het opvallende bouwsel van Tropicana, een van de oudste verwarmde zwemparadijzen van ons land, en daarachter de experimentele en futuristische gebouwen die de omgeving van het Station Blaak bepalen. Daarna, voorbij het al even futuristische walradarstation, worden de oevers saaier, minder opvallend, en wordt het vaarwater bovendien beduidend breder. Hoe verder we de ruime stuurboordbocht volgen, hoe meer de Nieuwe Maas op een zeearm gaat lijken. De vele afgemeerde vrachtschepen, de laad- en losfaciliteiten op de oevers, de loodsen en hallen, en vóór ons de veelvuldig afgemeerde en schijnbaar aan hun lot overgelaten duwbakken maken allemaal duidelijk, dat we hier met een vaarwater voor de beroepsvaart te maken hebben, water, waar de "grote jongens" het voor het zeggen hebben, en waar je als jacht maar een nietig notendopje bent!

Als de stuurboordbocht genomen is, eindigt het radarblok Maasbruggen, en komen we in het zicht van de Brienenoordbrug; de brug wordt aan bakboord boven de bebouwing zichtbaar, de enorme boog torent als een bevroren regenboog boven de gebouwen uit. De ruime bakboordbocht (die we in ieder geval NIET moeten afsnijden!) brengt ons tenslotte voor de tweehonderdtachtig meter brede overspanning van 's Neerlands belangrijkste verkeersbruggen (want het zijn TWEE bruggen die de Nieuwe Maas hier overspannen: een voor het noord-zuid verkeer en een voor het zuid-noord verkeer). De doorvaart door de bekende brug ("... en op de A16, Breda richting Rotterdam, staat voor de Van Brienenoord-brug een file van zes kilometer...") is imposant: pas van onderaf gezien wordt de geweldige schaal van dit bouwwerk goed zichtbaar.

Onmiddellijk voorbij de Van Brienenoord-brug verandert het uitzicht vanaf het water weer sterk: nu ziet men op de bakboord-oever de scheepsbouw van Krimpen aan

de IJssel, in de monding van de Hollandsche IJssel, terwijl aan stuurboord het dorpje IJsselmonde boven de dijk uitsteekt, wat al veel meer een dorps dan een grootsteeds gezicht oplevert. Dit is scheepsbouw-gebied: plaatsen als Krimpen, IJsselmonde, Bolnes en Slikkerveer hebben tot slechts enkele decennia geleden hun bevolking tewerkgesteld op scheepswerven, nieuwbouw zowel als reparatie, voor zeeschepen en binnenvaartschepen, voor militaire en civiele vaartuigen, voor duwbakken en luxe jachten, alles is hier gebouwd, verbouwd en gerepareerd.

Net voorbij de uitmonding van de Hollandsche IJssel eindigt het sectorgebied van Maasbruggen-radar en moet er naar marifoonkanaal 10 worden overgeschakeld. Dertien kilometer vanaf de Parkhaven verwijderd bereiken we de splitsing Lek - Noord; bakboord varend zouden we langs Schoonhoven en Vianen richting Utrecht of richting Arnhem kunnen varen, maar onze route voert ons naar stuurboord, de Noord op, richting Dordrecht. De negen kilometer lange verbinding tussen de Beneden-Merwede en de Nieuwe Maas is zeker niet een van de fraaiste vaarwateren van Nederland: de saaie met betonbrokstukken versterkte oevers, af en toe afgewisseld door rechte laad- en loskaden, zijn vrijwel nergens geschikt om aan te leggen, en de soms zeer hoge golfslag van vrachtschepen en sleep- en duwboten blijft lang heen en weer kaatsen tussen deze oevers. Met uitzondering van de brug in Alblasserdam is de vaarweg ononderbroken door welke afwisseling dan ook, en de soort industriële activiteit op de oevers draagt slechts bij aan de somberheid: de scheepssloperijen in de buurt van Hendrik Ido Ambacht beleven weliswaar bloeitijden sinds de sloopregelingen voor vrachtschepen, maar een fraai panorama leveren ze niet op.

Nee, voor de enige werkelijk interessante bezienswaardigheid in deze buurt moet men een aanlegplaats zoeken, bijvoorbeeld in de jachthaven van Ridderkerk of Alblasserdam (waarbij men moet oppassen voor de zuiging en golfslag van passerende vaart!). Als zo'n aanlegplaats eenmaal gevonden is kan men, te voet of per fiets, de molengang van Kinderdijk gaan bekijken: 19 molens van verschillende constructie, die allemaal tot in de vijftiger jaren hebben gediend voor de bemaling van de Alblasserwaard. Dit oer-Hollandse landschap is zéér gevierd bij veel buitenlandse toeristen die Rotterdam of omgeving aandoen op hun reis, maar ook voor Nederlanders biedt de verzameling molens een indrukwekkend schouwspel, zeker tijdens de molendagen als ze in gebruik worden gesteld (meestal op zaterdagmiddagen in juli en augustus).



Als we de Noord afvaren, bereiken we na zo'n negen kilometer de samenvloeiing van Beneden-Merwede, Oude Maas, Noord en Wantij. Op die kruising van waterwegen liggen drie plaatsen: Papendrecht, Zwijndrecht en Dordrecht. Die laatste plaats heeft een haven die voor de passant in ieder geval één noodzakelijk ding kan bieden: beschutting tegen de zuiging en golfslag van de voorbijsnellende grote scheepvaart. Het is de Wijnhaven, waarvan de invaart, door de Boombrug, recht tegenover de Noord gelegen is, in de Zuidelijke oever van de kruising. De vaart in de richting van de Wijnhaven voert prachtig loodrecht op het oude havenfront van Dordrecht: men kan zich hier heel goed in de vorige eeuw wanen, afkoersend op de Boombrug en de veiligheid van de jachthaven tussen de van links en rechts komende vierbaks-duwstellen en de brandstof- en chemicaliëntankers die deze wateren bevaren.

Past U wel op in de goede haven te belanden: de ernaast gelegen Wolwevers-haven lijkt even beschut als de Wijnhaven, maar is aan twee zijden open, zodat door de zuiging het water er soms met grote kracht en een hoge vloedgolf doorheen wordt geperst. Nee, met een klein scheepje is men in de Wijnhaven nog het beste af, en zelfs dáár voelt men de golfslag nog, als men niet te ver van de Boombrug af vastgeknoopt heeft! De ligplaatsen in de Wijnhaven bevinden zich midden in het historische hart van Dordrecht: men hoeft slechts het water te volgen, van de rivierkruising vandaan, om in het hartje van de stad te komen, waar men onder andere de Grote Kerk vindt, en het Hof, waarin in 1572 de eerste Statenvergadering van Holland werd gehouden, waarmee uiteindelijk de grondslag is gelegd voor de Zeven Verenigde Provinciën, de staatkundige voorloper van het Koninkrijk der Nederlanden. Aan weerszijden van de Wijnhaven en de Wijnstraat strekt het oude centrum zich uit: rechts vinden we de Nieuwe Haven (het verlengde van de Wolwevershaven) met aan het eind de Blauwpoort of Catharijnepoort en middenin het Museum van Gijn. Links van de Wijnhaven en Wijnstraat vinden we de Voorstraat, de belangrijkste winkelstraat van de stad, en het Hof. Teruglopend naar de rivier treft men de Groothoofdsepoort aan, een stadspoort uit 1618. Een avondwandeling langs de oevers van Beneden-Merwede en Oude Maas, met uitzicht over de langs schuivende navigatielichtjes van tientallen schepen, is zeer sprookjesachtig. Een oud gedicht van onbekende hand over deze stad luidde:

Waer stroom van Maas en Merwe  
 voorbygaet 't oude Dordt  
 Daer nest 't schipvolck gerne  
 wanneer 't ouder wordt...

### **2.3 De Oude Maas en de Dordtse Kil**

We kunnen Dordrecht, anders dan terug de Noord op, langs drie alternatieve routes verlaten: we zouden, de Wijnhaven weer uit varend, stuurboord de Beneden-Merwede op kunnen varen, richting Gorinchem, Tiel en Nijmegen. Of we kunnen, eveneens stuurboord, het Wantij op, dat in de Nieuwe Merwede uitkomt bij een plaats die vreemd genoeg "Kop van 't Land" heet, of vanwaar men via vaarten met vreemde namen als Dode Kikvors en Gat van den Hengst de Merwe-landen kan doorkruisen.

De derde mogelijkheid nemen wij: naar bakboord de Oude Maas op, om (nog niet eens vijf kilometer) naar de afsplitsing van de Dordtse Kil te varen, onder de Spoor- en Verkeersbrug door die in Dordrecht de beide oevers van de Oude Maas met elkaar verbindt en die en passant een redelijke handicap vormt voor veel van de grotere beroepsschepen, waarvoor de brug slechts wordt geopend op zeer beperkte momenten, afhankelijk van de hier zeer drukke treinenloop. De vaart over dit stukje Oude Maas is zéér druk.

Ondanks de grote breedte van het vaarwater is het uitkijken geblazen: zoals op de gehele route is ook hier het Bijzonder Reglement Kleine Vaartuigen van toepassing, en de verplichting om zo veel mogelijk stuurboord te houden is hier van kracht. Vooral bij de driesprong waar de Dordtse Kil bakboord van de Oude Maas afsplitst is het zaak pas over te steken, als men zeker weet daardoor geen grote vaartuigen te hinderen! Volg ook hier weer de koersen van de "Varen doe je samen" kaartjes!

Zodra men eenmaal op de Dordtse Kil vaart, is het weer acht kilometer doorploeteren geblazen door breed vaarwater met saaie oevers: de dijken zijn veel te hoog om zelfs maar een glimp van het achterland te kunnen opvangen, zodat men de hele tijd niets anders ziet dan de scheepvaart, de oeverbakens en af en toe een knipperend geleidelicht: als men met een gezelschap landschapsfotografen vaart. kan men de Dordtse Kil beter vermijden! Allen de scheepssloperijen in 's Gravendeel (waar men vaak kan zien hoe oude binnenvaartschepen met een soort enorme schaar in stukken worden geknipt, als een monsterlijke krab die haar prooi in partjes verdeeld alvorens deze te verslinden) vormen een verandering van het overigens saaie uitzicht. Maar van het feit dat men behalve 's Gravendeel ook plaatsen als Wieldrecht, Tweede Tol en De Wacht passeert, wordt men überhaupt niets gewaar.

In de Dordtse Kil kan een behoorlijke stroming staan ten gevolge van het "samenwerken" van het afvoerwater van de rivieren Maas, Waal en Merwede met de getijstroming van de Noordzee; stroomsnelheden tot zo'n zes kilometer per uur zijn niet ongewoon, en bij een extreem grote afvoer of opwaaiend tij kunnen deze snelheden zelfs nog aanzienlijk overschreden worden. Voor onverhoopte problemen met deze stroming is het goed te weten dat er bij kilometerraai 984 een vluchthaven in de westelijke oever is gebouwd; het afwachten van een gunstiger stroming kan nuttig zijn. Let U wel op: formeel is het gebruik van de vluchthaven voor jachten verboden, maar in noodgevallen is gebruik toegestaan. Omdat de vluchthaven voor de beroepsvaart ook als overnachtingshaven wordt gebruikt, moet het overnachten met jachten worden afgeraden: een jacht kan gemakkelijk in de weg liggen voor een in het donker manoeuvrerend vrachtschip.

De uitmonding van de Dordtse Kil in het Hollands Diep lijkt zowaar op een uitmonding in zee: het Hollands diep is ter plaatse al zó breed, dat men alleen bij zeer goed zicht de verre oevers goed kan onderscheiden; zodra het ook maar een beetje nevelig of regenachtig is, waant men zich op open zee. Men moet, bij het uitvaren van de Kil, beducht zijn op het wijzigen van de stroomrichting, vooral als men de Kil bevaren heeft bij een noordgaande ebstroom. Voor ons ligt, groots en grandioos, het breedste binnenwater van Nederland!

## **2.4 Het Hollands Diep en het Haringvliet**

Op 18 november van het jaar 1421 stortte een grote vloed zich vanaf de rivierendelta landinwaarts, en overspoelde grote delen van Zeeland, Zuid-Holland en Brabant. Het ontstaan van de Biesbosch, het Hollands Diep en veel van de Zeeuwse zeearmen zijn het directe gevolg van deze grote overstromingsramp. Hoewel het soms lijkt alsof het Hollands Diep al eeuwen de belangrijkste waterafvoer is van het "opperwater" van Rijn, Waal en Maas, is dit in feite niet het geval: het feit dat zowel de Maas (via de gegraven Bergse Maas) als de Waal (via de eveneens gegraven Nieuwe Merwede) in het Hollands Diep uitmonden, is het gevolg van ontwikkelingen van de laatste eeuw. Het graven van de Bergse Maas in 1904, ter voorkoming van overstromingen en ijsophoping op de oude samenvloeiing van Maas en Waal bij Woudrichem, schiep de huidige afwatering van de Maas, terwijl het graven en normaliseren van de Nieuwe Merwede (in de 19e en 20ste eeuw) de huidige waterafvoer van Waal (en daarmee Rijn) verbeterde. Het feit dat het Hollands Diep zo geweldig breed is, heeft het vaarwater in feite alleen te danken aan de invloed van het uit de Noordzee binnenstromende (en weer uitstromende) getij.

Tegenwoordig is het Hollands Diep een belangrijke vaarweg voor de Rijnvaart: via Volkerak en Schelde-Rijnverbinding vormt het Antwerpens doorvaart naar Rotterdam en naar het Duitse achterland, en het is daarom juist tussen de Dordtse Kil en de Volkerak-sluizen zeer druk bevaren. Op het breedste punt is de breedte meer dan 2,5 kilometer! Als er een westenwind over het Hollands Diep waait, kunnen de golven tot een ongeloofwaardige hoogte worden opgezweept, zodat het varen met kleine, niet zeewaardige schepen moet worden afgeraden.

Hoewel de vaargeul in het Hollands Diep bebakend is, moet men met een klein vaartuig ernstig overwegen BUITEN de vaargeul te varen: de grote duwstellen en diepstekende schepen veroorzaken zo veel zuiging en golfslag, dat het aan te raden is uit hun buurt te blijven! Bovendien is er des zomers naast de normale bebakening een jachtenbebakening in gebruik, die de 1,50 meter grens bij gemiddeld laag water aanduidt; zolang men aan de vaargeulzijde van die jachtbebakening blijft, is het risico van stranden of aan de grond lopen nihil. Zie voor het oversteken van het Hollands Diep weer de koersaanwijzingen van "Varen doe je samen".

Achterom kijkend na het verlaten van de Dordtse Kil kijken we tegen de Moerdijkbruggen aan, de splinternieuwe achtbaans-bruggen die de A16 over het Hollands Diep dragen. Achter de nieuwe verkeersbrug is nog het ijzerwerk van de (veel oudere) spoorbrug te zien. Ertussenin ligt óók nog de spoorbrug voor de Hogesnelheidslijn. De drie bruggen overspannen het vaarwater op het smalste punt, maar toch is de overspanning van de bruggen altijd nog een dikke kilometer lang!

De Moerdijkbruggen zijn zeker de meest tot de verbeelding sprekende voorbeelden van Nederlandse bruggenbouw: de nieuwe, door hun imposante afmetingen, maar óók de oude: toen de nieuwe verkeersbruggen werden geplaatst, heeft men de oude bruggen verwijderd en op een aantal andere plaatsen (waaronder rijksweg 27 bij Raamsdonkveer) hergebruikt, na een grondige renovatie. Zo hebben de oude overspanningen een nieuw leven gekregen, en is voor miljoenen aan bouwkosten en materiaal bespaard bij de bouw.

Aan de overkant van de plaats waar wij op het Hollands Diep belanden is de invaart naar de Rode Vaart naar Zevenbergen, en het Zuid-Hollands Diep, de vaargeul ten zuiden van het eilandje Sassenplaat, waarachter zich de raffinaderij van Shell-Moerdijk verbergt. Deze zuidelijke vaargeul is voor jachten streng verboden gebied. De verboden zone is aangegeven door bijzondere (gele) bebakening. De jachtbebakening in het Hollands Diep is rood-wit (aan stuurboord, de jachtengeul aan de overkant is met groen-witte bakens aangegeven!), terwijl de eigenlijke (hoofd)vaargeulbakens rood (aan stuurboord) en groen (aan bakboord) zijn, en genummerd van de HD 48 tot de HD 6 aan stuurboord, en van de HD 51 tot de HD 11 aan bakboord, althans voor de route naar het Volkerak (zijnde de hoofdroute van 99 procent van alle hier passerende vaart).

De oevers van het Hollands Diep zijn (nog uit de tijd dat de Deltawerken niet af waren) van hoge dijken voorzien, waardoor er van enig zicht op het omringende land geen sprake is. Dat zou overigens op de meeste plaatsen alleen al vanwege de afstand het geval zijn. Men moet het dus tot de eerstvolgende brug of haven met uitzicht op het water doen, en daar heeft men heel veel van in het Hollands Diep!

In totaal voert onze route circa 34 kilometer over Hollands Diep en Haringvliet. Behalve de invaart van de Roode Vaart tegenover de monding van de Dordtse Kil kunnen we in Hollands Diep en Haringvliet de havens aandoen van Strijensas (met

4 kilometer landinwaarts Strijen) (aan SB na 2,5 km), Klundert/Noordschans (aan BB na 8 km), Willemstad (aan BB na 14 km), Numansdorp (aan SB na 15 km), Voormalige tramweghaven (aan SB na 16 km), Hitsertse Kade (aan SB na 21 km), Tiengemeten (aan BB van de SB-doorvaart langs het eiland Tiengemeten, na 24 km), Nieuwendijk (aan SB na 25 km), Den Bommel (aan BB na 26 km), De Put (aan SB na 28 km), Stad aan 't Haringvliet (aan BB na 29 km), Middelharnis (aan BB na 34 km). De ligging ervan, en de juiste koers om ze aan te lopen, kunt U op de waterkaart vinden.

Hoewel het spuiprogramma van de Haringvlietsluizen af en toe een bescheiden getij op het Hollands Diep en het Haringvliet veroorzaakt (met een hoogteverschil van doorgaans niet meer dan enkele decimeters, ofschoon dat bij grote rivierwaterafvoer in principe tot bijna twee meter kan oplopen), is er doorgaans weinig niveauverschil van betekenis, en ook weinig stroomsnelheid, meestal niet meer dan 1 à 2 kilometer per uur tijdens het spuien. Het spuien gebeurt alleen bij eb op de Noordzee, omdat dan het zeewater lager staat dan het water in het Haringvliet; zodra op zee de vloed inzet, worden de spuisluizen gesloten, en verhoogt het rivierwater de stand van het Haringvliet zeer geleidelijk, tot de volgende eb. Wel worden sinds enkele jaren de Haringvlietsluizen ook bij vloed "op een kier" gezet om door het binnenlaten van vers zeewater de biodiversiteit in het gebied te stimuleren. Bij grote rivierafvoer en tijdens het spuien kunnen wat grotere stroomsnelheden optreden.

Persoonlijk vind ik het varen over het Hollands Diep altijd een bijzondere ervaring: meer dan op welk ander binnenwater dan ook ziet en voelt men hier de macht van het water, en kan men zich de hopeloze strijd voorstellen, die onze voorouders eeuwen lang tegen de vernietigende kracht van deze stromen hebben gevoerd. En meer dan Oude of Nieuwe Maas doet het Hollands Diep recht aan de Delta van Rijn en Maas, en aan de enorme waterafvoer uit heel West-Europa, die deze rivieren samen voor hun rekening nemen: het stroomgebied van Rijn en Maas samen omvat het grootste deel van Zwitserland en Duitsland, een aanzienlijk deel van Oost-Frankrijk, het gehele groothertogdom Luxemburg, minstens de helft van België, en het grootste deel van Nederland. Het is dan ook niet moeilijk om je voor te stellen, dat een bepaalde waterdruppel in het Hollands Diep een paar weken eerder van de Rijnwaterval in Schafhausen naar beneden is gestort, of in de bovenloop van de Main langs de sluisdeuren van het Rhein-Main-Donaukanaal is gespoeld. En als U op een warme zomerdag vaart, kan het goed zijn dat diezelfde waterdruppel opnieuw

aan zijn kringloop begint door in de zonnewarmte te verdampen, om dagen later in de vorm van regen weer ergens neer te komen, misschien wel opnieuw in het stroomgebied van de Rijn of de Maas...

Als de vaargeul in het Hollands diep na iets meer dan tien kilometer naar de zuidoever begint te kruipen, op weg naar de voorhaven van de Volkeraksluizen en verderop naar de Schelde-Rijnverbinding, verschijnt ongeveer een kilometer voor de sluizen de skyline van het prachtige vestingstadje Willemstad aan de horizon, dat zeer de moeite van een bezoek waard is: het onderbreekt ongeveer op de helft de vrij lange tocht over het brede water, en het biedt alle faciliteiten waar een toervaarder behoefte aan zou kunnen hebben: een bunkerboot en goed voorziene winkel in scheepsbenodigdheden, een jachthaven, talloze winkels, cafés en restaurants, en, bovenal, een prachtig pittoresk straatbeeld: oude lage huisjes die aan pleinen staan waar men tussen lange bomenrijen beschaduwd (of beschermt tegen de regen) kan wandelen, uitmondend aan de oude, plezierige binnenhaven, waar de vele jachten een kleurig panorama opleveren. De binnenhaven is in wezen een deel van de oude vestinggracht, die het uit 1583 daterende stadje helemaal omringt met haar hoekige, achtpuntige loop, van welk geometrisch patroon wellicht ook de achthoekige kerk afgeleid is, of de achtkantige toren van het vroegere raadhuis. Sommigen tellen overigens zeven punten in de vesting-plattegrond: de achtste punt is ontstaan door de aanleg van een nieuwe uitvalsweg. Oorspronkelijk bestond de vesting inderdaad uit zeven uitstekende bolwerken, met de hoeken van de gracht in een zevenster eromheen.

Let U wel op, dat U de voorhaven op de juiste wijze aanloopt: om te beginnen moet U de zeer drukke vaargeul oversteken, waarbij met name het verkeer uit de Volkeraksluizen voor een plotselinge drukte kan zorgen; na de oversteek, vrijwel pal zuidwest koersend, het groene baken op de havendam aan uw stuurboordzijde houdend, vaart U de vrij smalle haveningang in, om onmiddellijk binnen de pier vaart te minderen voor de melding bij de havenmeester. Voor een overnachting is Willemstad zeker aan te bevelen, en vooral als U nog vrij laat onderweg bent op het Hollands Diep is deze plaats een uitstekende overnachtingshaven, met voldoende vertier en vermaak en de mogelijkheid voor een schitterende avondwandeling over de vestingwallen, of zelfs helemaal naar de Volkeraksluizen, waar dag en nacht het schutten van het verkeer naar België voortgaat.

Onze tocht gaat (wellicht de volgende ochtend, dus) verder over het Haringvliet: de

Volkeraksluizen laten we letterlijk links liggen, en we koersen op de imposante Haringvlietbrug af, die met zo'n twaalf brede overspanningen en een beweegbaar brugdeel het Haringvliet overspant, om het drukke verkeer van Zeeland naar Rotterdam en vice-versa te brengen. Er zijn twee aanbevolen doorvaarten voor de scheepvaart, die niet van de beweegbare brug afhankelijk is: aan iedere oever één. Schepen die zó hoog zijn, dat de brug geheven moet worden, kunnen dat melden via marifoonkanaal 20 of via de mobiele telefoon.

Na de Haringvlietbrug doemt het eiland Tiengemeten recht voor ons op: in wezen liggen er twee eilanden in het Haringvliet, maar het zuidwestelijke is klein, onbewoond en onbelangrijk; het betreft de Ventjagersplaten, waar men weliswaar zuidelijk langs kan varen, maar dan slechts met ondiepe schepen: de geulen zijn minder dan een meter diep. De hoofdvaargeul van het oost-west-verkeer loopt feitelijk ten noorden van Tiengemeten, hoewel de geul noordelijk van het eiland smal lijkt vergeleken bij het brede water ten zuiden van het eiland. Deze geul heet het Hitsertse of Vuile Gat. Zuidelijk van het eiland heet de vaarweg gewoon Haringvliet. De keuze om noord of zuid van het eiland te varen hangt voornamelijk af van de haventjes die men wil bezoeken. Den Bommel en Stad aan het Haringvliet liggen in de Haringvliet-geul, terwijl Hitsertse Kade en Nieuwendijk in het Vuile Gat liggen. Voor de noordelijke route, door het Vuile Gat, heeft men steun aan de lichtenlijn van Nieuwendijk, die een correcte koers langs de punt van Tiengemeten waarborgt.

De haventjes van Hitsertse Kade en Nieuwendijk zijn in feite niet meer dan korte, doodlopende zijrampjes van het Haringvliet. Ze kunnen alleen met piepkleine bootjes bevaren worden, en zelfs voor die kleine scheepjes is het uitkijken geblazen bij het binnenlopen van de smalle geultjes.

Het eiland Tiengemeten zelf ligt wat mysterieus midden in het water: er staan slechts enkele huizen, waarvan de daken boven de dijk van het eiland zichtbaar zijn. Een brugverbinding is er niet, zodat al het autoverkeer op het eiland via het veer vanaf Nieuwendijk moet worden overgezet. Wat we vanaf het water van het eiland zien, is in feite niet meer dan wat bomengroepen binnen de dijken. Wat moet het dáár heerlijk rustig wonen zijn! De twee haventjes (of eigenlijk anderhalf, want het haventje van de veerboot mag nauwelijks haven heten) zijn al even klein als die langs de noordelijke oever van het Vuile Gat.



Zowel benoorden als bezuiden Tiengemeten zijn de vaargeulen goed en duidelijk bebakend, en omdat hier aanzienlijk minder beroepsvaart is dan op het Haringvliet ten oosten van de Volkeraksluizen, is het hier ontspannen varen; het enige roet wat soms in het eten wordt gegooid wordt gevormd door de golven: bij westen- of noordwestenwind wordt het water behoorlijk op-gezwiept, en kunnen kleine scheepjes aardig in de problemen komen. Let op, de oevers – en met name de schorren en slikken – zijn niet overal toegankelijk: grote delen zijn beschermd natuurgebied omdat het broedplaatsen zijn voor veel vogels.

Een van die gebieden is het vogelreservaat de Korendijkse Slikken, een groot natuurgebied waar verkeer over land en over water niet welkom is; de oude slikken uit de tijd dat het Haringvliet nog getijdewater was zijn herschapen in een paradijs voor vogels, een oase van rust. Heel in de verte ziet men de oude winterdijken van vóór de afsluiting van het Haringvliet hoog boven de slikken uit rijzen. Hier heeft het Haringvliet nog al zijn oude glorie, een breed, statig, sterk water, waartegen de mens moest vechten, en dat eerbied en respect afdwingt zowel bij wie er over uitkijkt vanaf de dijk als bij wie het bevaart.

Die dijken, langs het Haringvliet en eerder al langs Hollands Diep, Dordtse Kil, Oude Maas, Noord, Nieuwe Maas, Merwede en Lek, vormen een behoorlijk obstakel voor het uitzicht vanaf het water; veel meer dan de kerktorens van Stad aan het Haringvliet en Bommel (de beroemde torenspits van Bommel!) en wat bomengroepen is er niet te zien boven de hoge dijken. Dat dat niet verwonderlijk is, begrijpt men als men bedenkt dat al deze wateren, hoewel veel zeearmen met dijken afgesloten zijn, nog steeds in open verbinding met de Noordzee staan. Immers, de Nieuwe Waterweg is een sluis-loos rivierpand, en eb en vloed van de Noordzee dringen dan ook zéér ver het binnenland in, over de Lek tot aan de stuw bij Hagestein, over Nieuwe Maas en Noord en over Oude Maas en Merwede tot op de Waal voorbij Gorinchem, en via de onderlinge verbindingen zoals Dordtse Kil en Spui dus ook tot in Hollands Diep, Haringvliet, en - verder naar het oosten - de Amer en Bergse Maas op tot aan de stuw bij Lith. Hoewel de getijdebeweging op het Hollands Diep meestal beperkt is (omdat het "opperwater" en het in- en uitstromende getij een soort evenwicht in stand houden met elkaar - kan er bij extreem hoog water op de Noordzee toch een behoorlijke rijzing van de waterspiegel optreden. Daarom zijn de dijken langs al deze wateren op een hoogte gebracht, die zelfs bij extreme waterstanden nog boven water ligt. De kans op overstromingen schijnt nu statistisch slechts eens in de duizend jaren reëel te zijn.

Om toch zelfs deze kleine kans tot nul terug te brengen, is ook in de Nieuwe Waterweg een stormvloedkering aangelegd. Twee enorme halfronde sluisdeuren kunnen de Waterweg afsluiten bij waterstanden die ergens in het achterland de dijken bedreigen, zodat de allerhoogste vloed enigszins kan worden getemperd. Niet te lang, weliswaar, want men zal natuurlijk ook ergens moeten blijven met het opperwater, maar omdat een hoogwater steeds slechts korte tijd duurt (eenmaal in de twaalf uur is het hoogwater, eenmaal in de twaalf uur laagwater) kan na de "top" van de vloed de kering weer open om bij lagere waterstand op de Noordzee door te gaan met het spuien van rivierwater. Met de voltooiing van deze kering in de Nieuwe Waterweg zijn de Deltawerken eigenlijk pas echt af: het werken aan een definitieve en adequate bescherming van Nederland tegen de zee heeft erin geresulteerd, dat het land nog veel hogere stormvloeden dan die welke in 1953 grote delen van Zeeland en Zuid-Holland onder water zette kan trotseren. Tenminste... als de zeespiegel niet teveel rijst (hetgeen volgens veel milieudeskundigen onvermijdelijk zal gebeuren), als al die Deltawerken goed en degelijk worden onderhouden (wat jaarlijks een vermogen kost: "de vis wordt duur betaald"!) én als de bodem van Nederland niet doorgaat met inklinken en wegzakken (wat ze de laatste eeuwen onafgebroken gedaan heeft). Enfin, de strijd van de mens tegen de zee zal wel nooit helemáál worden beslecht!

De Korendijkse Slikken (op de stuurboordoever) passerend, zien we in de verte het natuurreserveaat Slijkplaat opdoemen, dat ten zuiden van Hellevoetsluis ligt. Dit natuurreserveaat is evenals de Slikken verboden terrein, en dat heeft het gemeen met grote delen van het oeverlandschap en van de buitendijkse gronden aan het Haringvliet. Daarom buigt onze route ook hier af: immers, behalve het stadje Hellevoetsluis zelf is er verder naar het westen niet veel gelegenheid tot afmeren, laat staan tot verpozing en vermaak aan wal: alleen de Goereese Sluis, die de verbinding vormt met de Noordzee, ligt nog verder westelijk, en die sluis heeft ook nog een attractie: de "Delta Expo", een tentoonstelling over de diverse fases van de bouw van de Deltawerken.

Maar afbuigen naar ons volgende vaarwater lijkt hier verstandiger dan verder koers zetten naar het westen.....

## **2.5 Het Spui en de Oude Maas**

Waar op de bakboordoever de havenmond van Middelharnis in zicht komt, kan men stuurboord, met een grote lange boog om het reservaat vrij te varen (en tevens de ondiepten die hier vlak onder de slikken liggen), het Spui op varen. Het Spui is een vergeleken bij het Haringvliet smal vaarwater, hoewel het tussen even hoge dijken opgesloten ligt: immers, ook hier doet zich de invloed van de Noordzee-getijden gelden. Het doet een beetje denken aan de Dordtse Kil, in een minder brede uitvoering, bochtiger, en gelukkig met veel minder beroepsvaart. Het Spui, de scheiding tussen de eilanden Putten (links, in onze vaarrichting) en Beierland/Hoekse Waard (rechts) fungeert al eeuwen, en nog steeds, als afwatering van een deel van het water van de grote rivieren. Alleen is sinds het afsluiten van de Zuid-Hollandse en Zeeuwse zeearmen iets vreemds gebeurd met de stroomrichting in het Spui: vroeger drong het water bij vloed vanaf het Haringvliet binnen, om daar bij eb weer terug heen te stromen; nu stroomt bij vloed het water vanaf de Oude Maas het Spui in, en bij eb stroomt het ook weer terug daarheen, als het zogenaamde "opperwater" (dat is het water dat door de rivieren naar zee wordt gevoerd) tenminste niet een grotere stroom veroorzaakt dan het uitstromende getijdewater. Kortom, het is in het Spui oppassen geblazen met de stroomrichting en -snelheid.

Als we eenmaal het Haringvliet ver achter ons gelaten hebben, en we ons al enige tijd tussen de hoge dijken opgesloten voelen, passeren we aan de bakboordoever een klein watersporthaventje, en even later aan de stuurboordoever, net voor het nogal geïmproviseerd aandoende zwembad met de 'bescheiden' naam Costa del Spui (dat bestaat uit een koord met kleine boeitjes in de rivier) het havengeultje van Goudzwaard, een piepklein, zéér pittoresk oud haventje, waarvan de toeleidings-geul helemaal voorzien is van aanlegpalen en remmingen, zodat men zeer rustig en stil af kan meren langs een goed onderhouden jaagpad, waarachter een ruim gazon mogelijkheid biedt tot kamperen, barbecueën of ander aangenaam tijdverdrijf. Wie deze geul in vaart, moet wel weten dat het watertje dood loopt op de havenkade van Goudzwaard, en dat omkeren (of "zwaaien" zoals beroepsschippers zeggen) hoogstens met een scheepje van tien meter of korter zal lukken. Langere schepen zullen achteruit de geul weer uit moeten! Als afwisseling voor het varen op de brede stromen van Zuid-Holland is dit smalle, bochtige, op een boezemsloot lijkende watertje wél het andere uiterste! Dat de hoge dijken - gelukkig op enige afstand - de nauwe geul trouw volgen, zal voor de bewoners van

deze streek een hele geruststelling zijn: aan de havenkade van Goudzwaard kan men zelfs de ongeveer een meter hoge sluisdeurtjes zien, die de toegangsweg naar de kade (waarvoor de dijk een klein stukje geslecht is) kunnen afsluiten bij de allerhoogste waterstanden.

Een dikke vier kilometer voorbij Goudzwaard steekt, bij Nieuw Beierland, de enige oeververbinding over het spui vele malen per uur het vaarwater over: de veerpont van Nieuw Beierland naar Spijkenisse. Het Spui is hier op zijn smalst, zodat de pont nauwelijks hoeft te varen om de andere oever te bereiken. Wel heeft het vaartuig allebei zijn zijschroeven hard nodig om zich op de stroom stil te kunnen houden terwijl de vrachtauto's en personenwagens over de laadklep de veerstoep op rijden. Wie wil aanleggen in Nieuw-Beierland kan dat een halve kilometer vóór de veerpont doen in het kleine jachthaventje.

Nog weer vijf kilometer verder doemt aan bakboord de drinkwaterinstallatie van Beerenplaat op: moderne, betonnen bouwsels in een ondefinieerbare bouwstijl, die een groot deel van de drinkwatervoorziening van Rotterdam voor hun rekening nemen. De bekkens liggen pal tegenover Oud-Beijerland, waar men door een vrij hoge keersluis in het plaatselijke jachthaventje kan aanleggen voor een bezoek aan het dorp. Drie kilometer verderop ligt pas de waterinlaat, niet meer in het Spui, maar in de Oude Maas; voorbij Oud Beijerland (aan stuurboord) mondt het Spui namelijk in deze oude Maasloop uit, en gaat onze route bakboord uit, richting Hoogvliet, met aan stuurboord het recreatiegebied de Rhoonse Grienden met zijn jachthaven, en voor en achter ons onmiddellijk weer de bekende hoeveelheid vrachtschepen, tankers en duwcombinaties. De Oude Maas ziet er hier vrijwel hetzelfde uit als (vele kilometers eerder in deze route) in Dordrecht: stenen oevers van basaltblokken aan de voet van hoge rechte en regelmatige dijken, waar af en toe iets van het omringende land boven uit steekt, zoals hier de bossen van het recreatiegebied, of het Delta-Ziekenhuis, of (aan de bakboordoever) de flats van Spijkenisse.

Spijkenisse heeft, aan bakboord in onze vaarrichting, een haven, waarin ook een jachthaven wordt aangelegd. Men komt er door de keersluis waarover een moderne fietsersbrug met de toepasselijke naam 'de Kraanvogel' vanwege de typische stand van de brug-arm. In de eigenlijke haven zijn géén mogelijkheden om aan te leggen.

Net voorbij Spijkenisse bereiken we de eerste brug sinds de Haringvlietbrug. De

hefbrug (met marifoonkanaal 18) tussen Spijkenisse en Hoogvliet overspant hier de rivier. De enorme rechte hefpilaren steken tientallen meters hoog de lucht in, hoewel de brug ook in gesloten stand al de aanzienlijke doorvaarthoogte van 11,40 meter heeft! Onmiddellijk na de brug kan men bakboord uit het Hartelkanaal op varen, rechtstreeks naar Europoort, of, nog iets vóór het brede Hartelkanaal, de Voornse Schutsluis in naar het parallel aan het Hartelkanaal lopende voedingskanaal van het Brielse Meer. Onze route voert echter rechtuit, onder de nieuwe Botlekbrug door, die de twee oude bruggen (een voor het verkeer en een voor het spoor) vervangt. De hoogte in gesloten stand van 14,00 meter kan door het heffen van het brugdek worden vergroot tot maar liefst 43,90 meter! Het leeuwendeel van het autoverkeer gaat niet meer over de brug, maar door de ernaast gelegen tunnelbuis van de Botlektunnel.

Vanaf het Spui hadden we ze al gezien, de vele schoorstenen, affakkeltorens, kraakinstallaties en andere bouwsels die met olieverwerking en zware industrie samenhangen, maar na de Botlekbrug varen we er letterlijk midden tussen: de horizon wordt geheel bepaald door industrie-installaties, laad- en loskranen, hefinstallaties, en alles wat men zich bij de skyline van de grootste haven ter wereld ook maar voorstelt. Geen wonder, want twee kilometer na de spoorbrug mondt de Oude Maas uit in de Nieuwe Maas, vlak bij de invaart van de Botlek (wellicht de bekendste naam onder de Rotterdamse Havens), op de plaats waar de Nieuwe Maas eigenlijk "Het Scheur" heet. Hier bakboord uitgaan zou ons naar de Nieuwe Waterweg en de Noordzee brengen, ongehinderd door enige sluis of brug.

Ik vraag me op zulke plaatsen altijd even filosofisch af of we bemerkt zouden worden als we nu zo maar de zee op zouden varen, om voor altijd naar vreemde verten te verdwijnen. Of we gemist zouden worden, door mensen of instanties, als we stomweg onze steven achterna zouden reizen, om te zien waar wind en stroom ons heen zouden voeren. Er gaat een verhaal in schipperskringen over een oude schipper (wiens schip toevallig de "Stad Rotterdam" heette) die altijd graag verre reizen had willen maken, maar daar door de zorg voor zijn kinderen, en later door de zorg voor zijn wat ziekelijke vrouw, nooit de kans voor had gekregen. Toen zijn vrouw stierf, besloot hij het erop te wagen, en hij nam op de beurs een reis aan naar Marseille, waar hij een paar dagen later, gewapend met buitenlandse waterkaarten en een heleboel goeie raad van andere "Noord-Zuid-Schippers" (zoals de vrachtvaarders op Frankrijk worden genoemd) naar op weg ging.

In eerste instantie genoot de schipper van deze vreemde reis: het varen op voor hem onbekende wateren was een avontuur, en zeker nadat hij de Belgische grens gepasseerd was, waar de gebruiken en de gewoonten van de scheepvaart anders waren, kon hij zijn verbazing en zijn vreugde niet op over zoveel nieuwe indrukken, zoveel moois om hem heen, zoveel wat hij zo graag met zijn vrouw had willen delen, als ze maar wat langer geleefd had en wat gezonder was geweest. In een euforie die eigenlijk vreemd was, gezien zijn verse weduwnaarschap, doorkruiste hij met de Stad Rotterdam heel België, en nog geen week nadat hij vertrokken was bevond hij zich in de piepkleine kanaaltjes van Noord-Frankrijk, waar het hard werken was om het schip goed door de al even piepkleine sluisjes te krijgen, of langs tegenliggers, of door ondiepe riviertjes. Dagen lang zwoegde de schipper in zijn eentje voort, soms slechts enkele tientallen kilometers per dag afleggend, hoewel hij toch van 's morgens zes uur tot 's avonds half acht in touw was.

Maar na een paar weken veranderde de opwinding over de onbekende verten langzaam maar zeker in een levensgroot verdriet en een pijnlijk gemis: de schipper begon zich nu pas bewust te worden van het gevoel, dat de dood van zijn dierbare vrouw bij hem had achtergelaten. Rouw, tranen en het verdwijnen van het besef van de wereld om hem heen waren het gevolg, en naarmate hij verder in den vreemde doordrong, vernauwde zijn wereld zich tot zijn kleine stuurhut, en door zijn verdriet werden zijn handelingen en beslissingen steeds irreëler, steeds warriger. Uiteindelijk bracht hij zijn dagen alleen nog maar varend door, van 's morgens vroeg tot 's avonds laat, zonder te eten, nauwelijks een slok water drinkend, en star voor zich uitstarend over de Franse vaarwegen, die hij door zijn met tranen gevulde ogen eigenlijk nauwelijks zag. Wat een plezierreis had moeten worden, werd een tragische nachtmerrie van pijn, angst en zielenleed.

Toen de man eindelijk op de Rhône voer, na weken zwoegen en zweten in de Noord-Franse kanaaltjes, was er van de trotse, eigenwijze, vrolijke schipper die hij altijd was geweest niet meer over dan een zielig hoopje eenzame, oude man. Volgens het verhaal heeft hij de Stad Rotterdam zonder ergens aan te leggen over de Rhône gevaren, en is hij op het punt bij Port Saint Louis, waar al het scheepvaartverkeer afbuigt naar een zijkanaal (omdat de monding van de Rhône eigenlijk niet bevaarbaar is) onopgemerkt en onwetend dat hij de rivier moest verlaten (of onwillig om dat te doen, wie zal het zeggen?) rechtuit gevaren naar de monding en naar de Middellandse Zee. Nimmer is van hem of van de Stad Rotterdam nog iets gehoord.....

Ik heb nooit kunnen achterhalen, of de "Stad Rotterdam" echt bestaan heeft, en of het verhaal op waarheid berust of slechts een van die vele legenden is, die in schipperskringen zéér geliefd zijn. Feit is, dat haast iedereen bij de lokkende mogelijkheden van zo'n openliggende vaarweg als de Nieuwe Waterweg filosofisch wordt en in de verleiding komt om eens te proberen wat er zou gebeuren als....

Maar nee, wij varen braaf en keurig naar stuurboord op de samenvloeiing van de Oude en Nieuwe Maas, terug in de richting van ons uitgangspunt, terug naar de letterlijke of figuurlijke "vrouw en kinderen", terug naar eigen haard en huis. Voor ons geen geestenreis over de Middellandse Zee, voor ons geen ongemerkt vertrek uit de Lage Landen, want de hypotheek wacht niet, en "vrouw en kinderen" zijn er in deze moderne tijd ook al niet geduldiger op geworden...

Dat de monding van de Nieuwe Waterweg bevaarbaar is voor grote zeeschepen (zelfs mammoettankers kunnen er binnenlopen) beschouwen de meeste mensen als iets heel vanzelfsprekends: immers, een rivier mondt in zee uit, en DUS kun je ter plaatse vanuit zee de binnenwateren bereiken! Dat dat in feite slechts zelden het geval is, mag blijken als we de hoeveelheid verbindingen tussen binnen- en "buiten"-water in West-Europa onder de loep nemen: de Elbe, de Weser, Eems, de Nieuwe Waterweg, het Haringvliet, de Oosterschelde, de Westerschelde, de Seine en de Garonne/Gironde zijn de enige rivieren van betekenis die voor schepen van redelijke afmetingen direct verbindingen met de zee hebben. De IJssel en de Rhône hebben zo'n verbinding indirect (via IJsselmeer respectievelijk het Canal du Rhône à Fos). Alle andere rivieren zijn óf alleen vanaf de binnenwateren bevaarbaar, óf alleen vanaf de Zee (zonder verbindingen met het achterland). Grote rivieren als de Loire, de Po in Italië, de Guadalquivir in Spanje en de Taag en de Porto in Portugal behoren tot die laatste categorie. In feite heeft Rotterdam zijn status van grootste havenstad ter wereld rechtstreeks te danken aan juist die combinatie van uitstekende bereikbaarheid voor zeeschepen én goede achterlandverbindingen over de binnenwateren.

In de Nieuwe Maas (maar ook al in de Oude Maas, zoals de aandachtige beschouwer zal hebben opgemerkt) wordt het scheepvaartverkeer vanaf de wal nauwlettend in de gaten gehouden door een grote hoeveelheid radarstations, die op regelmatige onderlinge afstanden langs de oevers hun "voelhorens" hebben staan: grote geeloranje masten met bovenop de kenmerkende ronddraaiende witte balk

van de radardetector. Het scheepvaart-begeleidingssysteem of walradarsysteem is zo ver uitgebreid, dat de gehele bewaking van zee- en binnenvaart vanaf de monding van de Nieuwe Waterweg tot aan de Duitse grens een vrijwel aaneensluitend systeem is. Ieder schip geeft over de marifoon-blokkkanalen van het eerste station alle relevante gegevens op (scheepsnaam, rederij, afmetingen, registratienummers, vervoerde vracht en hoeveelheden, en - als allerbelangrijkste - de eventuele aanwezigheid van gevaarlijke stoffen aan boord), waarna het schip zich alleen steeds bij het volgende station hoeft te melden met de naam; de andere gegevens worden per computer verwerkt en steeds automatisch van de ene radarpost naar de volgende doorgegeven, tot het schip het blokgebied helemaal verlaten heeft, of totdat het ergens wordt gelost en de bijbehorende lading in een ander schip of naar de wal wordt overgeslagen. Sinds enkele jaren is daar ook nog de AIS aan toegevoegd, de 'transponder' aan boord, die automatisch scheeps- en positiegegevens doorgeeft. Door dit systeem kunnen de betrokken autoriteiten fulltime beschikken over alle gegevens die nodig zijn om de scheepvaart in goede banen te leiden, om ongelukken te voorkomen en om bij eventueel tóch voorkomende calamiteiten direct de juiste en vereiste maatregelen te kunnen nemen. Zo ligt de samenvloeiing van Oude en Nieuwe Maas in het gebied van blokkanaal 61, maar zodra men stuurboord de Nieuwe Maas opdraait, bereikt men blokkanaal 63, waarvan de post boven de Benelux-tunnel gebouwd is. Voorbij de Eemhaven gaat men naar kanaal 60, de radarpost bij de Lekhaven, en nog vóór de Parkhaven naar kanaal 81 (radar Maastunnel). En zo gaat het systeem door via de Noord, de Beneden- en Boven-Merwede en de Waal tot aan de Duitse grens. Een soortgelijk bewakingssysteem is onlangs in gebruik genomen op de Westerschelde tussen Vlissingen en Antwerpen. Wie marifoon aan boord heeft (ook als men pleziervaart is) is verplicht zich steeds op het juiste kanaal te melden bij de betreffende radarpost, en moet op dat kanaal blijven uitluisteren naar aanwijzingen die door de radarposten aan de scheepvaart worden gegeven. Voor wie géén marifoon aan boord heeft, is het in dit vaarwater dubbel oppassen geblazen: niet alleen zijn zij niet in staat de aanwijzingen aan de scheepvaart te volgen, maar bovendien zal de overige scheepvaart (die die aanwijzingen wel ontvangt) vaak ogenschijnlijk onlogisch reageren, als er een verzoek van de radarpost doorgegeven is om een bepaalde koers te varen. Iemand die dat verzoek niet heeft gehoord, kan door de koerswijzigingen van de overige schepen worden verrast.

Nauwelijks anderhalve kilometer hebben we de samenvloeiing van Oude en Nieuwe Maas achter ons gelaten, als we (in onze vaarrichting aan bakboord) de haven van



Vlaardingen voorbij varen. Deze historische haven (ooit het centrum van de haringvisserij) is als haven niet meer in gebruik, maar wel als recreatieve doorvaart door het oude Vlaardingen, met eens per ongeveer drie uur - bij halftij - een schutting door de schutsluis die de verbinding vormt tussen de binnenhaven en de Vlaardingervaart. De Vlaardingervaart (waarvoor men een afzonderlijke vaarvergunning behoeft) is een van de kleine waterwegen die het Westland doorkruisen, en die voor scheepjes die niet hoger zijn dan 1,80 à 2,00 meter nog min of meer bevaarbaar zijn. Een verbinding met de stadgrachten van Delft bestaat nog, maar men moet wel rekening houden met beperkte bediening van zowel de sluis als de (enige) ophaalbrug in Schipluiden. Ook de vele dwarsvaarten van de Vlaardingervaart zijn nog gedeeltelijk bevaarbaar, men raadplege de betreffende waterkaart van de ANWB hiervoor.

De laatste kilometers van deze tocht voeren langs een aantal "schillen" van de Rotterdamse geschiedenis: hoe dichter men bij de Euromast komt, hoe ouder de havens waarlangs men vaart: de 1e petroleumhaven waren we al voorbij, de 2e petroleumhaven doemt nu op aan stuurboord, tegenover de Vulcaanhaven, de Vijfsluizenhaven en de Wiltonhaven in Schiedam aan bakboord; de Eemhaven tegenover de Wilhelminahaven, de Heijse haven tegenover de Merwehavens en tegenover de oude doorvaart door Schiedam over de Schiedamse Schie, een omweg, die voor liefhebbers van fraaie stadsgezichten zeker de moeite waard is: de doorvaart door de talloze brugjes en sluisjes van Schiedam is haast spectaculair te noemen. Schiedam is tot ver over de grenzen beroemd vanwege de lokale productie van jenever: al vroeg in de zeventiende eeuw werd er korenbrandewijn gestookt, waaruit later de moutwijnjenever-distillering ontstond. De honderden distilleerderijen van Schiedam bestaan niet allemaal meer, maar er zijn er nog altijd een stuk of tien in bedrijf, die samen een groot deel van de productie van onze nationale drank tot stand brengen. Men komt via Overschie en de uit route één bekende Delfshavensche Schie ook weer keurig in de Achterhaven terecht.

Terug op de Nieuwe Maas: weer aan stuurboord de zeer grote Waalhaven tegenover de piepkleine Keile-haven, Lekhaven en IJsselhaven; en tenslotte, waar aan bakboord de Euromast hoog boven de stad uittorent, aan stuurboord de Maashaven, waartegenover de Parkhaven en de toegang naar de Parksluizen. Hier eindigt deze tweede route, want achter de Parksluizen ligt het begin- en eindpunt van onze routes, de Achterhaven als tak van de Coolhaven. En na al dat varen op breed, meestal stromend, soms zelfs getijdewater, zal het ligplaats nemen achter

de veilige beschutting van de dikke deuren van de Parksluizen een hele verademing zijn!

## 2.6 Getallen en Gegevens

Bruggen en sluisen op de gekozen route bevaarbaar tot een hoogte van 8.05 m.  
(Openingstijden gelden op werkdagen in het zomerseizoen, en zijn globaal!).

### **kmr. brug of sluis**

### **openingstijden**

delfshavensche schie =>

|     |                             |             |             |             |
|-----|-----------------------------|-------------|-------------|-------------|
| 0.0 | pieter de hoochbrug r'dam : | 00:00-07:30 | 08:30-16:00 | 17:30-24:00 |
| 0.3 | brug parksluizen binnen :   | 00:00-07:30 | 08:30-16:00 | 17:30-24:00 |
| 0.4 | parksluizen :               | 00:00-24:00 |             |             |
| 0.5 | brug parksluizen buiten :   | 00:00-07:30 | 08:30-16:00 | 17:30-24:00 |
| 1.1 | Aansluiting op: nieuwe maas |             |             |             |

-----  
nieuwe maas =>

|      |   |  |  |  |
|------|---|--|--|--|
| 2.8  | Aansluiting op: koningshaven rotterdam / leuve-/scheepmakershaven |  |  |  |
| 3.6  | spoorbrug :   | Vaste brug, voldoende hoog.              |  |  |
| 3.9  | nieuwe willemsbrug :  | Vaste brug, voldoende hoog.              |  |  |
| 4.1  | Aansluiting op: boerengat en oude haven                           |  |  |  |
| 4.6  | Aansluiting op: koningshaven rotterdam                            |  |  |  |
| 7.2  | Aansluiting op: zuiddiepje rotterdam                              |  |  |  |
| 8.5  | van brienenoordbruggen :  | Kan in gesloten stand gepasseerd worden. |  |  |
| 8.6  | Aansluiting op: zuiddiepje rotterdam                              |  |  |  |
| 9.6  | Aansluiting op: hollandse ijssel                                  |  |  |  |
| 11.1 | Aansluiting op: bakkerskil  |  |  |  |
| 14.4 | Aansluiting op: noord / lek                                       |  |  |  |

-----  
noord =>

|      |                            |  |  |  |
|------|----------------------------|--|--|--|
| 18.2 | Aansluiting op: alblas     |  |  |  |
| 18.7 | verkeersbrug alblaserdam : | Kan in gesloten stand gepasseerd worden. |  |  |
| 23.1 | Aansluiting op: oude maas  |  |  |  |

-----  
oude maas =>

|      |  |  |  |  |
|------|--|--|--|--|
| 24.8 | spoorbrug dordrecht :                        | 00:00-24:00                              |  |  |
|      | Let Op! Soms wachttijden tot 2 uur mogelijk. |  |  |  |
| 25.0 | stadsbrug dordrecht :                        | Kan in gesloten stand gepasseerd worden. |  |  |
| 26.7 | Aansluiting op: haven van dordrecht          |  |  |  |
| 27.3 | Aansluiting op: dordtsche kil                |  |  |  |

-----  
dordtsche kil =>

|      |   |  |  |  |
|------|---|--|--|--|
| 36.4 | Aansluiting op: hollands diep (oostzijde) |  |  |  |
| 36.5 | Aansluiting op: haven van moerdijk        |  |  |  |
| 36.7 | Aansluiting op: zuid hollandsch diep      |  |  |  |
| 41.3 | Aansluiting op: zuid hollandsch diep      |  |  |  |

43.7 Aansluiting op: haven van klundert  
 49.3 Aansluiting op: haven van willemstad  
 50.2 Aansluiting op: volkerak / hollands diep-haringvliet

-----  
 hollands diep-haringvliet=>

50.9 Aansluiting op: haven van numansdorp  
 52.2 Aansluiting op: tramweghaven  
 53.1 haringvlietbrug : Kan in gesloten stand gepasseerd worden.  
 53.4 Aansluiting op: haringvliet zuid  
 59.3 Aansluiting op: haven van tiengemeten  
 60.0 Aansluiting op: haven aan de nieuwendijk  
 65.5 Aansluiting op: haringvliet zuid  
 68.7 Aansluiting op: haven van middelharnis  
 70.7 Aansluiting op: spui

-----  
 spui =>  
 86.1 Aansluiting op: oude maas

-----  
 oude maas =>

93.5 spijkennisbrug : Kan in gesloten stand gepasseerd worden.  
 94.2 Aansluiting op: voedingskanaal brielle  
 94.5 Aansluiting op: hartelkanaal  
 95.1 botlekbrug : 00:00-24:00  
 97.9 Aansluiting op: nieuwe waterweg

-----  
 nieuwe waterweg =>

99.2 Aansluiting op: petroleumhaven (1e)  
 100.1 Aansluiting op: vlaardingervaart  
 101.4 Aansluiting op: petroleumhaven (2e)  
 103.3 Aansluiting op: eemhavens rotterdam  
 104.3 Aansluiting op: buitenhaven schiedam  
 104.7 Aansluiting op: merwehaven rotterdam  
 106.2 Aansluiting op: waalhaven rotterdam  
 108.4 Aansluiting op: delfshavensche schie

-----  
 delfshavensche schie =>

109.0 brug parksluizen buiten : 00:00-07:30 08:30-16:00 17:30-24:00  
 109.1 parksluizen : 00:00-24:00  
 109.2 brug parksluizen binnen : 00:00-07:30 08:30-16:00 17:30-24:00

Voor de aanduidingen van brughogten en noodzaak tot bediening is uitgegaan van de maximum hoogte waarmee deze route nog bevaarbaar is. Uiteraard kunnen met een lager schip meer bruggen ongeopend worden gepasseerd, terwijl een hoger schip, waarmee men een deel van de route vaart, soms bediening noodzakelijk maakt van de bruggen waar men met de maximum hoogte die voor de hele route geldt nog onderdoor kan.

(Bron: PC- Navigo van NoorderSoft B.V.)

## **DE KLEINE WATERTJES VAN ZUID-HOLLAND**

### **3.1 De Rotte-route naar Gouda**

Een heel andere ervaring dan het varen op de grote rivieren en zeearmen van Zuid-Holland biedt het bevaren van de kleine, oude vaarwegen door het Zuid-Hollandse "binnenland": de routes die dwars door het groene hart van Nederland voeren, en die al sedert vele eeuwen bevaren zijn door de kleinere binnenvaartuigen, waarmee lokale goederen werden vervoerd of waarmee goederen van verder weg na overslag naar hun eindbestemming werden gebracht. De kleine vaarwegen van Zuid-Holland kenmerken zich vooral door de definitie van het woord "klein": sommige van de routes voeren door wateren die eigenlijk de naam "sloot" nauwelijks waard zijn; door optimaal gebruik te maken van de beschikbare breedte, diepte en hoogte kan een niet te groot pleziervaartuig er met moeite door komen, maar het houdt op veel plaatsen niet over. Achteruitslaan voor een tegenligger of peilend zoeken waar voldoende diep water zit zijn geen uitzondering, maar regel op deze route.

Omdat veel mensen juist deze piepkleine vaarwegen erg waarderen, en omdat er op deze routes voor schipper en bemanning in ieder geval veel meer te doen is dan op het grote ruime water, is deze derde route uitgezet over de kleinste verbindingen van de provincie.

Vertrekkend vanuit ons vaste beginpunt, de Achterhaven in Rotterdam-Delfshaven, varen we eerst in dezelfde richting als we in route één deden: door de Achterhavenbrug en de Lage Erfbrug en de Mathenesserbrug in noordelijke richting de Delfshavensche Schie op, tot voorbij de gecombineerde spoor- en verkeersbruggen, en langs de fraaie moderne gevangenis (zie hoofdstuk 1), tot op het punt waar de Delfshavensche Schie het Schie-Schiekanaal kruist, vlak achter de gevangenis stuurboord uit. Op een steenworp van de ringweg rond de stad Rotterdam voert dit kanaal langs Diergaarde Blijdorp, onder de hoge bruggen van de verkeersweg door, tussen hoge bosschages en rechte oevers. Een dubbele knik maakt het kanaal, waarna we uitzicht hebben op de jachthaven (aan bakboord) en de Bergsluis, met vlak daarvoor de bruggen die de Schieweg met de Ringweg verbinden, en waarboven de Rotterdamse Tram tientallen meters hoog als bekroning van deze ingewikkelde verkeersknoop om de paar minuten langs davert. De Bergsluis zelf, 85 bij 6 meter metend, is niet erg indrukwekkend, en we dalen ermee af naar het peil van de Rotte, de Rotte-meren en de Kralingse Plas. Een

spoorbrug en drie verkeersbruggen verder (over een stuk van het kanaal dat eigenlijk Noorder Kanaal heet) bereiken we de kruising met de Rotte, de rivier waaraan Rotterdam haar naam dankt, zoals Amsterdam naar de Amstel heet.

Die Rotte was oorspronkelijk bevaarbaar tot in de Nieuwe Maas: het riviertje komt uit in de Leuvehaven, via een duiker naast het Maritiem Museum, maar is heden ten dage nog maar gedeeltelijk bevaarbaar. Deze tak van de Rotte zien wij op het kruispunt aan stuurboord, onder een vaste brug van twee-en-een-halve meter hoog. Rechtdoor kan ook, dan bereiken we na een paar kilometer (via een groot aantal vaste bruggen van een krappe 4 meter breed en nog geen twee-en-een-halve meter hoog) het Kralingse Verlaat, waarachter de Kralingse Plas gelegen is, die wel bevaarbaar is, maar waarvoor men een aparte vergunning moet hebben.

Onze route voert echter naar bakboord, onder de imposante bruggen van de ringweg door, en onder de vaste spoor-boogbrug in de lijn Utrecht-Rotterdam, die hier de Rotte overspant. Een bocht en een brug verder vormt de Rotte de zoom van de Bergsche Plassen, waar men via een piepklein sluisje op kan komen: het is maar drie meter breed en 16 meter lang! De overgang van een stads-omgeving naar een puur landelijk landschap is zó snel en plotseling dat men het gevoel krijgt een paar uur weggedommeld te zijn: nauwelijks vijf minuten na passage van de drukke ringwegbruggen vaart men in een rustieke, stille, pittoreske omgeving, die eerder doet denken aan Overijssel of aan de landelijkste stukken van de Utrechtse Vecht dan aan de Rotte op nog geen kilometer buiten de Ringweg! Rietkragen die er gezond en onaangestast uitzien omzomen de kronkelende rivier, molens vertonen zich regelmatig aan de oevers, en het omringende landschap bestaat uit polders en weidse vergezichten. En dat alles terwijl men de stad Rotterdam nog niet eens helemaal verlaten heeft!

Dat dat zo is, merkt men enkele kilometers verder, als de hoge flatgebouwen van Ommoord zichtbaar worden boven de rivierdijk. Maar dat is pas ná Terbregge, een klein dorpje (eigenlijk ín Rotterdam gelegen), waar de Rotte zich versmalt en waar men een ophaalbrug moet passeren, met erachter een scherpe bocht naar bakboord, die menig stuurman in de problemen gebracht zal hebben. Het minuscule kerktorentje van Terbregge maakt een heel landelijke indruk, en de aanwezigheid van de grote stad in de onmiddellijke nabijheid is hier onwaarschijnlijker dan waar dan ook!

Toch dient die grote stad zich al verrassend snel aan: als aan stuurboord de Ommoord-skyline zichtbaar wordt, verschijnt aan bakboord de kunstmatige berg waarop de skipiste van het Lage Bergse Bos is aangelegd. Aan de bakboordoever wordt het Recreatiegebied Rotte-meren zichtbaar, een vele hectaren groot gebied met bos, weiden, wandel- en fietspaden, zwemmogelijkheden en, in de noordelijkste punt ervan, de Rotte-meren zelf, een zeil- en watersportgebied van klasse.

Midden op de Rotte-meren (tussen het zuidelijke en het noordelijke meer, om precies te zijn) takt aan stuurboord de Hennipsloot af, bij de Eendrachtsmolen, een beeldschone molen die al van verre zichtbaar is. Door het Zevenhuizense Verlaat of Nieuwe Verlaat (alweer een piepklein sluisje van 4.35 breed en 23.50 lang) gaat de tocht in een vrijwel rechte lijn naar Zevenhuizen. En in Zevenhuizen kan de verwondering over de schaal van deze vaarroute pas goed beginnen.

De invaart in het dorp Zevenhuizen kenmerkt zich door een dusdanige versmalling van de vaarweg, dat een geoefende springer gemakkelijk van de ene naar de andere oever kan springen: het watertje wurmt zich letterlijk door de bebouwde kom van het dorp, door de al even smalle Catges-brug, om net daar voorbij uit te monden in de Ringvaart van de Zuidplaspolder, al niet veel breder dan de Hennipsloot. Deze ringvaart, hoog bovenop het omringende land gelegen, voert ons vervolgens vele kilometers lang in relatief rechte lijnen van Zevenhuizen naar Nieuwerkerk aan de IJssel, waar een aantal waterbouwkundige wondertjes zijn gecreëerd in de vorm van twee grote aquaducten over de doorgaande wegen: het eerste, een lange smalle betonnen geul boven de rijksweg, ligt nog voor Nieuwerkerk, maar het tweede, toepasselijk "Waterdrager" geheten, ligt midden in Nieuwerkerk, en is een toonbeeld van moderne aanpak van een oeroude waterroute die voor de recreatievaart van onschatbare waarde is: de investering zal groot zijn geweest, maar het economisch rendement van deze watersportroute liegt er óók niet om!

De breedte van het vaarwater gaat ons hier trouwens steeds meer parten spelen: tussen de beide bruggen in het dorp is het vaarwater nauwelijks breder dan het gemiddelde kruisertje, zodat tegenliggers een probleem vormen, en oplopers al helemaal uit den boze zijn! Met een bakboordbocht, even later een stuurboordbocht, en nóg een bakboordbocht werkt de Ringvaart zich onder de provinciale weg door, om slingerend aan de voet van de IJsseldijk enkele kilometers

lang de Hollandsche IJssel noordwaarts de volgen, als een kleiner zusje in het laagland. Met de dijkweg als een scheidsrechter tussen hen in volgen de twee waterlopen enkele kilometers lang onafhankelijk van elkaar hun noordoostelijke koers, maar tenslotte komt toch de toenadering: via een oud buiten gebruik gesteld sluisje vaart men in een stuurboord-aftakking naar de Snellesluis, eerst gebouwd in 1829 (blijkens een bord in de sluiswand), toen het tweede sluisje als eerste opstap naar de hogere IJssel nog functioneerde, en gerestaureerd in 1987, bij welke restauratie de overbrugging in één keer van het hele hoogteverschil werd gerealiseerd, zodat het binnen-sluisje buiten gebruik gesteld kon worden. Tussen de metershoge sluiswanden opgesloten, duurt het enige tijd voor men omhoog geschut is naar het getijdeniveau van de Hollandsche IJssel.

De statige, brede IJssel is als getijderivier een heel ander vaarwater dan de kleine watertjes van de Rotte-route; dit stuk van de IJssel hebben we (maar dan in omgekeerde richting) in de eerste route (zie hoofdstuk 1) al bevaren; nu gaan we na het uitlopen van de sluis bakboord uit richting Gouda, tussen de hoge Delta-dijken, waarboven zich af en toe een molen, een dijkhuis of een watertoren aftekent, maar waarvandaan van enig uitzicht over het omliggende land geen sprake is. Een viertal kilometers stroomopwaarts voert onze route over deze rivier, tot aan de splitsing waar het toeleidings-kanaal naar de Julianasluis de meeste (beroeps)scheepvaart opslokt; daar gaan wij stuurboord uit, door de Gouderaksebrug de laatste drie kilometers van het getijdegedeelte van de Hollandsche IJssel op, om tenslotte uit te komen bij de Veerstal, de plaats waar in vroeger jaren een stadsveer de IJssel overstak tussen Gouda en Gouderak, en de plaats waar de stadsgrachten van Gouda, via de Mallegatsluis, in de IJssel uitmondten. Die Veerstal vormt een goede aanlegplaats, hoewel men beducht moet zijn voor het afmeren op getijdewater: bij hoog water vastmakend loopt men het risico "in de touwen te hangen" als het water daalt, en bij laag water om scheef getrokken te worden als het water stijgt. En het verschil tussen eb en vloed is maar liefst enkele meters!

Een beschrijving van de bezienswaardigheden van de stad Gouda is al in hoofdstuk 1 opgenomen. Een mogelijkheid tot foerageren en tot "uit eten" is er overvloedig, zodat Gouda een logische stopplaats op deze route is.



### **3.2 Gekanaliseerde Hollandsche IJssel**

Vanaf de Veerstal in Gouda, waar de Mallegatsluis het verkeer uit de Turfsingel naar de Hollandsche IJssel tilt, en waar de rivier nog aan getijden onderhevig is, varen we naar het oosten, onder de Haastrechtse Brug door, waarbij we moeten opletten ons niet te verkijken op de brughoogte: veel schepen die op een bepaald moment ruim onder de brug door konden, kwamen een paar uur later in de problemen: het tij zorgt natuurlijk ook hier voor een wisselende doorvaarthoogte. De brug wordt, via camera's op afstand bediend vanaf de Steve Biko-brug in Gouda centrum; voor wie geen marifoon of telefoon bezit is er een meldknop op de remming gemonteerd.

Als we de Haastrechtse Brug eenmaal gepasseerd zijn, varen we naar een van de waterbouwkundige kunststukjes van Nederland, hoewel dat er aan de buitenkant niet gemakkelijk aan af te zien is. Het betreft de zogenaamde "waaier-schutsluis". Deze schutsluis houdt de waterstand van de IJssel ten oosten ervan op peil, en voorkomt tevens dat de getijden ten oosten van Gouda nog merkbaar zijn. Omdat het water ten westen van de sluis bij vloed hoger, maar bij eb lager staat dan ten oosten ervan, is de sluis een getijde-sluis: ze heeft ebdeuren (met de punt naar de oostkant) én vloeddeuren (met de punt naar de westkant). Maar deze sluis heeft nog iets bijzonders: de vloeddeuren aan de "binnenkant" (de oostzijde) zijn als zogenaamde waaierdeuren uitgevoerd: behalve de doorgang van sluiskolk naar rivier af te sluiten, zit er op elke deur, onder een vaste hoek van circa 75 graden, een deur die tegelijkertijd een holte in de sluismuur afsluit; de twee tegen elkaar gemonteerde deuren vormen samen als het ware de zijden van een waaier, die om zijn punt kan draaien. De holten in de sluismuur staan in verbinding met het gekanaliseerde deel van de rivier, zodat het water in de holten en het water in de gekanaliseerde rivier even hoog staan. De druk, die normaal gesproken vanaf de hoogwaterzijde op een sluisdeur wordt uitgeoefend, wordt bij de waaierdeur opgeheven omdat de druk op de waaierdeur precies de andere kant op werkt, en het resultaat dus nul is. Daardoor kan een waaiersluisdeur ook tegen het hoge water in worden geopend, wat bij een gewone sluisdeur absoluut onmogelijk is.

Waarom al die moeite, zult U vragen? Welnu, de waaiersluis in Gouda is behalve schutsluis ook spuisluis, zowel voor lozing van water uit het achterland op de getijderivier (in natte tijden) als voor bevloeiing van het achterland VANUIT die getijderivier (in droge tijden). Om ten allen tijde water te kunnen in- of uitlaten is

deze constructie gebouwd, die daarnaast (en daardoor) nog een ander aanzienlijk voordeel heeft: de schutsluis heeft een schutlengte van slechts 24,5 meter. Om nu langere schepen doorvaart te verlenen, zet men "bij gelijk water", dus als het getijdewater aan de westkant eventjes net zo hoog staat als het rivierwater aan de oostkant, beide sluisdeuren (zowel de twee ebdeuren als de twee vloeddeuren) open, en kunnen langere schepen door de nu geheel open sluis kolk varen. Omdat het precies gelijke tij maar een paar minuten duurt en men die tijd zo lang mogelijk wil houden, is de waaierdeur nodig, omdat die niet van het hogere water aan één zijde afhankelijk is, en dus best gedurende ongeveer een kwartier open kan blijven en dan nog, desnoods tegen de stroom in, probleemloos gesloten kan worden (of al eerder geopend, net wat men opportuun vindt). Van dit schutten-bij-gelijk-tij werd ooit veel gebruik gemaakt door de schepen die het transport voor de meelfabriek in Oudewater verzorgden (De Hoop). Nu zijn het vooral charterschepen die toeristen van Utrecht naar Gouda v.v. vervoeren.

Hoe simpel de gedachte achter de waaiersluis ook lijkt, in feite is de uitvinding ervan geniaal: de druk van hetzelfde water, die het openen van deuren tegen het hogere water in onmogelijk maakte, lost het probleem in feite op. De waaiersluis is dan ook op veel plaatsen toegepast waar de waterhuishouding een bijzondere voorziening op schutsluizen nodig maakte: voor het kunnen inlaten van water door tij-sluizen, voor het kunnen schutten bij snel opkomende vloed of snel afgaande eb, of voor het openen van schutsluizen bij "bijna gelijk water".

Als men de Waaierschutssluis eenmaal gepasseerd is (wat voor de meeste kleine schepen op de huis-tuin-en-keuken-manier zal gaan) komt men in de gekanaliseerde Hollandsche IJssel, het deel van de rivier dat niet meer aan getijden onderhevig is, en waarvan de waterhoogte door de Waaierschutssluis min of meer constant wordt gehouden (hoewel er soms een sterke stroom loopt van Gouda tot voorbij Stein, als de Waaierschutssluis bezig is grote hoeveelheden water binnen te laten, hetgeen gebeurt als de bovenloop van de rivier, in drogere tijden, watertekort krijgt). De rivier is een vriendelijk, smal watertje, bochtig en aan de kanten behoorlijk ondiep, waarlangs kleine pittoreske dorpjes lijken te slapen tussen de eindeloze weilanden die de rivier omringen. Holland is hier op zijn Hollandst: weiden, koeien, schapen, en af en toe een molen of een dorp of een kerktoren in de verte. Hier vindt men de landschappen uit "Ontdek je plekje" en uit vele fotoboeken over Holland.

De beweegbare basculebrug van Stein/Haastrecht wordt altijd snel bediend: ruim voordat men de brug nadert, is de brugwachter al bezig met de slagbomen, en de smalle doorvaart is altijd tijdig wagenwijd open. Voor schepen die dieper steken dan 1.20 meter of hoger zijn dan 2.00 meter is het in het volgende dorp, Hekendorp, nodig de Hollandsche IJssel te verlaten, omdat ze met hun diepgang en/of hoogte verderop in de zijkanalen niet meer uit de voeten kunnen: via de beroemde Goejanverwellesluis kunnen schepen tot circa 1.70 meter diep en 2.35 meter hoog en 4.40 meter breed, niet langer dan 33 meter, over de Dubbele Wiericke naar de Oude Rijn bij Nieuwerbrug varen, door de sluis en onder 8 vaste of beweegbare bruggen door. De sluis is in twee delen verdeeld, en het eerste deel is een kort maar toegankelijk schutssluisje; het tweede deel daarentegen bevindt zich onder een stenen boog, wat de hoogte van schepen die te lang zijn voor het eerste deel aanzienlijk beperkt. Het fraaie metselwerk van de boog in het oude dorpje Hekendorp is dan een schrale troost voor de schipper die juist die fraaie boog als enige obstakel op zijn weg vindt!

Voor schepen die niet hoger dan 2 meter zijn, niet dieper steken dan 1.20 meter, niet breder zijn dan 3.70 meter en niet langer dan 15 (of 22) meter kan de Hollandsche IJssel tot Oudewater (of zelfs nog verder tot Montfoort) worden gevolgd; in Oudewater (of voor schepen langer dan 15 meter in Montfoort) kan men schutten naar de Lange Linschoten (of Montfoortse Vaart), die in Woerden in de Oude Rijn uitmondt. De vaart over de Hollandsche IJssel tot Oudewater is bijzonder aantrekkelijk: een vijftal 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 dorp 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 vergelijking tot hun lichaamslengte; 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. Tot zelfs in 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 voor eens en altijd vastgesteld te zien dat men géén heks is!

Bij vaststelling van het juiste gewicht ontvangt men nog altijd een certificaat! Men kan maar niet weten...!

Het stadje Oudewater, met de kleine Hollandse IJssel die zich door het centrum slingert, en de nóg 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 Montfoort via IJsselstein en Jutphaas loopt, een goede verbinding met Utrecht, het Merwedekanaal en de Vecht.

Door de geringe brughoogte en schutlengte op de Dubbele Wiericke, de Linschoten en de Montfoortse Vaart zullen sommige schepen dit deel van de route niet kunnen bevaren; voor die schepen zit er niets anders op dan via de Gouwe (zie route 1) naar de Oude Rijn te varen, waar men vervolgens stuurboord uit draait richting Woerden (of gelijk rechtdoor, het Aar-kanaal op, waarop de route verderop uit komt).

### **3.3. Over de Linschoten en de Oude Rijn**

Voor die scheepjes, die de Linschoten kunnen bevaren, breekt in Oudewater het verreweg mooiste gedeelte van deze tocht door Zuid-Holland aan, al ligt dit deel dan feitelijk in de provincie Utrecht: de Lange en Korte Linschoten! Na in Oudewater, vlak vóór de oude dorpsbrug, met veel vijven en zessen de bocht naar bakboord te hebben gemaakt, het openstaande eerste sluisje in, wringt men zich - letterlijk, voor de meeste jachtjes - door de stenen kaden van het oude stadje naar de tweede sluis, die wél wordt bediend. Vijftien meter bij drie meter tachtig kan erdoor, en omdat er verderop nóg smallere doorvaarten zijn (drie meter twintig) moet men hier nog "ruim" passen, anders hoeft men het niet te proberen! Na het sluisje en het werkelijk piepkleine stenen boogbrugje erachter vaart men al snel Oudewater uit, om te ontdekken dat de doorvaartbreedte in de Rotte-route (die we daar al zo eng vonden) nog "groot vaarwater" was in vergelijking met deze krap uitgevallen sloot. De rivier (want dat is de Linschoten) kronkelt zich op een onvoorstelbaar prachtige wijze door het landschap, omzoomd door knotwilgen die langs de gehele oever staan, en met af en toe een treurwilg die haar takken zwaar over de hele breedte van de vaarweg laat hangen. Waterlelies bedekken het oppervlak tegen de oevers, prachtige boerderijen, landhuizen en andere rustieke bouwsels zijn in overvloed te bewonderen, en de natuur heeft het hier op alle fronten gewonnen van de opdringende randstad: het is groen, het is stil, en men waant zich honderden kilometers verwijderd van de eerste grote stad! Aan de einders strekt zich het polderlandschap van Zuid-Holland en Utrecht uit, en over de jaagpaden fietsen natuurgenieters langs het water, of volgen wandelaars dezelfde route als de kleine scheepjes.

Het Huis te Linschoten, een bijzonder fraai kasteeltje net voor het gelijknamige dorp, staat hier helemaal op zijn plaats: niets in de omgeving detoneert bij het prachtige gebouw met zijn statige lange oprijlaan en zijn gigantische tuin, die zó groot is, dat het kasteel zelf alleen in de verte zichtbaar wordt. Nog een paar bochten later wordt het vaarwater nóg smaller (hoewel eenieder in Oudewater al dacht dat het niet smaller zou kunnen!) om zich door het dorp Linschoten heen te kronkelen, waar de Montfoortse Vaart, even smal als de Linschoten zelf, in de rivier uit komt, een verbinding vormend met het stadje Montfoort en de Hollandsche IJssel voor schepen die hoger dan 1,30, doch lager dan 1,90 zijn.

Benoorden Linschoten heet de rivier de Korte Linschoten, en zonder verder nog te

verbreden slingert zij zich naar de stad Woerden, waar ze zich onder het spoor door wurmt en even verder, vlak bij het Kasteel van Woerden, in de singel van deze stad uitmondt, waarlangs de waterloop van de Oude Rijn voert, en die in vroeger eeuwen de stadsmuur van deze plaats als vestinggracht omsloot. Het Woerdens Kasteel dateert van de vijftiende eeuw, en is een imposant, maar vreemd bouwwerk, waarin vooral de nagemaakte schietgaten in de muren opvallen! De schandpaal aan het vroegere Raadhuis (nu museum) is ook een leuke bezienswaardigheid uit de rijke historie van dit plaatsje.

Een van de doodlopende delen van de stadssingels is als jachthaven ingericht, waar men, vlakbij het mooie kasteel en vlakbij het oude centrum, een goede ligplaats kan vinden. Ook Woerden biedt, net als Gouda en Oudewater, goede overnachtingsmogelijkheden.

De uitmonding in de Oude Rijn zal menigeen verbazen: wie de eerste route van dit boekje gevaren heeft, of wie anderszins de Oude Rijn tussen Alphen en Leiden kent, verwacht in Woerden dezelfde brede, trage, statige stroom aan te treffen. Niets is minder waar: de breedte van de Oude Rijn is in Woerden nauwelijks groter dan die van de Linschoten, en de naam "Smalle Rijn" zou hier dan ook meer op zijn plaats zijn geweest. Alsof de rivier klem zit tussen de bebouwing baant zij zich via de singels een weg, eerst naar het noordwesten, dan naar het noordoosten, om tenslotte een scherpe hoek naar het westen te maken. Daar, in de buitenwijken van de stad Woerden, treft men enkele voor dit vaarwater verbazingwekkend grote vrachtschepen aan, die bij silo's en loskades hun goederen laden of lossen; ze versperren soms het gehele vaarwater! Maar zodra men de stadsbebouwing achter zich heeft gelaten, wordt het vaarwater geleidelijk breder, en na de samenstroming met de Grecht (waarlangs men naar de Kromme Mijdrecht en verder naar het Amstel-Drechtkanaal kan varen) doet de rivier zelfs al een beetje aan haar bredere benedenloop tussen Alphen en Leiden denken. Lage dijkhuisjes omzomen het water vrijwel geheel, en met steeds ruimere bochten kronkelt de vroegere bedding van 's lands grootste rivier door het lage land. Stroom is hier nauwelijks, omdat de Oude Rijn al sedert eeuwen niet meer fungeert als afwatering van haar "grote zus" die bij Lobith (of eigenlijk bij Spijk) ons land binnenkomt. Voor die afwatering zorgen nu de Waal en de Merwede, de Nederrijn en de Lek, de Nieuwe Maas en de Nieuwe Waterweg, het Hollands Diep en zelfs de Gelderse IJssel.

Na een paar ruime bochten en een vijftal kilometers passeert de Oude Rijn

Nieuwerbrug, waar een Tolbrug de rivier overspant, en waar even verderop de Dubbele Wiericke uitmondt; schepen die door de Goejanverwellesluis zijn gevaren komen hier in de Oude Rijn uit. Voorbij Nieuwerbrug treffen we op de zuidelijke oever de Wierickerschans, een goed herkenbaar fort, waarvan de stervormige punten in de vorm van aarden wallen tientallen meters naar alle windrichtingen reiken. Het fort ligt in de uitmonding van de Enkele Wiericke, een niet-bevaarbare verbinding tussen de Hollandsche IJssel en de Oude Rijn. In het verleden zijn in heel Holland veel van deze forten gebouwd op plaatsen, die door de waterlopen in de onmiddellijke omgeving van strategisch belang waren: de forten maakten het mogelijk een route, een oversteekplaats, een stad of een hele polder effectief te verdedigen tegen indringers en vreemde mogendheden.

Verderop wordt de rivier nog weer breder. Op de oevers vindt men lintbebouwing met fraaie namen als Weijland (je ziet haast niks anders!), Zuidzijde (aan bakboord natuurlijk) en Noordzijde (juist: aan stuurboord). Vlak voor Bodegraven krijgt ze eindelijk de breedte, die we kennen van het meer westelijke riviervak: vele tientallen meters zilver glinsterend water scheiden de noord- en de zuidoever.

In het stadje Bodegraven echter blijkt dat deze verbreding een tijdelijke is geweest: vlak voor de sluis van Bodegraven slinkt het vaarwater weer tot afmetingen, die we ook in Woerden al aantreffen. De sluismaten van 38,50 bij 5,60 meter lijken dan ook klein, maar zijn in feite ruimschoots groot genoeg voor het type schepen dat dit deel van de rivier kan bevaren. Door de sluis en de ophaalbrug zetten we de vaart voort richting Alphen.

Na Bodegraven neemt de Oude Rijn eindelijk definitief de vorm aan die we kennen: het is (en blijft) van hier af een brede, statige rivier, met wegen langs de oevers, met dijkjes die nauwelijks hoger liggen dan het waterpeil, en nu ook af en toe met grote tot zeer grote vrachtschepen, die de loskades en overslagbedrijven langs het water van goederen voorzien. Het voelt bijna onwerkelijk na de Linschoten (die nauwelijks breder was dan ons sloopje) weer op dit brede ruime vaarwater te varen.

Na het passeren van de brug te Zwammerdam resteren ons nog enkele kilometers Oude Rijn, tot de Steekterbrug, die net voor de viersprong Oude Rijn-Gouwe-Oude Rijn-Aarkanaal is gelegen. Te midden van de molens, polderlandschappen en oude huisjes leggen we deze kilometers in een rustig, maar gestadig tempo af; de

Steekterbrug is 4,60 meter hoog, en hoeft dus voor de meeste plezierscheepjes niet te worden gedraaid.



### **3.4 Aarkanaal, Drecht, Ringvaart en Kagerplassen**

Vorbij de Steekterbrug, bij Gouwsluis, bereiken we dezelfde kruising van vaarwegen, die we in route 1 ook al gepasseerd zijn, toen van de tegengestelde richting komend, en ook de tegengestelde richting nemend. Vanuit het oosten de Oude Rijn afvarend slaan wij nu stuurboord af, het Aarkanaal op; oorspronkelijk was dit kanaal de rivier de Aar, maar van die oorspronkelijke waterloop is in het geheel niets meer over, en de huidige waterweg heet dan ook terecht het Aarkanaal. Het loopt van de viersprong in Gouwsluis via Ter Aar en Papenveer naar de Tolhuissluizen, waar door de sluizen het Amstel-Drechkanaal bereikt kan worden, terwijl bakboord uit de Drecht bevaren wordt, die langs Bilderdam en Leimuiden de Oude Wetering en de Ringvaart om de Haarlemmermeerpolder bereikt. Via de Kagerplassen en de Zijl kan men dan naar Leiden varen, vanwaar de tocht over dezelfde route als in hoofdstuk 1 is beschreven weer teruggaat naar Rotterdam.

Het Aarkanaal is weliswaar een vrij rechte vaarweg, niet al te breed, en met weinig natuurlijke grillen, maar door de hoogte van het water ten opzichte van het omringende land is de route zéker niet saai: men vaart eerst langs het recreatiegebied de Zegerplas, waar een goede aanmeermogelijkheid voor jachten is gebouwd, en vervolgens verder (langs de beruchte golfbaan van Alphen aan de Rijn, gebouwd op een ooit met gif verontreinigde vuilnisbelt!) door de (op afstand bediende) Zegerbrug, langs alweer een goede aanlegplaats net benoorden de brug.

Langs het dorp Ter Aar, dat zich aan weerszijden langs het water uitstrekt, zet het Aarkanaal zich in een vrijwel rechte lijn voort, aan weerszijden vergezeld door provinciale wegen zodat de dreun van langsrazend verkeer bijna continu aanwezig is. De naam van de brug in Ter Aar, Aardammerbrug, suggereert dat er ooit een afdamming van de Aar plaatsgevonden zou hebben, maar verdere aanwijzingen daarvoor heb ik nimmer kunnen vinden.

Schepen met een breedte van minder dan 4.70 en een hoogte van minder dan 2.60 meter kunnen, mits voorzien van de betreffende vergunning van het Hoogheemraadschap Rijnland, tussen Ter Aar en Papenveer naar bakboord afslaan, door de Vijfgatenbrug, om over de Leidse Vaart naar het Braassemer Meer te varen, alwaar men ofwel noordwaarts via de Oude Wetering naar de Ringvaart kan varen, of westwaarts via de Wijde Aa en de Does naar Leiderdorp, om zo een stuk van

deze route af te snijden. Wij vervolgen onze weg in noordoostelijke richting, passeren Papenveer met de Papenbrug, en even later de Kattenbrug bij Nieuwveen, om een paar kilometer verder uit te komen bij de Tolhuisluizen op de driesprong Aarkanaal/Amstel-Drechtkanaal/Drecht. Hier bevinden we ons op de provinciegrens tussen Noord- en Zuid-Holland (zie Varen in Noord-Holland), en om de provincie Zuid-Holland niet te verlaten zetten we de tocht voort over de grensrivier, de Drecht: tot de brug in Bilderdam is de stuurboordoever Noord-Hollands, daarna wijkt de provinciegrens weer verder naar het noorden.

Het oude riviertje, hoog gelegen boven ingeklonken en verzonken omliggende landerijen, is van een bijzondere bekoring: de grillige oevers met rietkragen vol vogels en het typische Hollandse landschap achter de zeer lage dijken zijn een lust voor het oog; soms staat een overblijfsel van een molen, nu verbouwd tot woonhuisje, tussen een paar bomen en struiken als in een oase; dan weer vangt een oude boerderij de aandacht, een fraai naambord op de gevel en een vermoed doorhangend dak erboven. Overal zijn vogels: in het riet, in het water, in de weilanden. En boven alles merkt men de stilte, de rust, de grote afstand tot alle lawaai, drukte en stank van de randstad (hoewel de aanvliegroute naar Schiphol hier soms behoorlijk letterlijk roet in het eten gooit!). De Drecht is wat men zou kunnen noemen: verbijsterend fraai!

Als de brug in Bilderdam gepasseerd moet worden. lijkt ieder schip wel een groot schip: de officiële breedte van 6,5 meter ziet men er, onder andere door de onhandige ligging in een lange flauwe bocht, niet aan af, en als de houten brugklep eenmaal open is, heeft men het gevoel dat het aan weerszijden oppassen geblazen is om de brug niet te raken. De slingerende vaart door het dorpje is prachtig, en men zou hier wel gelijk willen gaan wonen als men de bungalowtjes en villa's vanaf het water beziet. Het dorp weer uit varend, worden we aan weerszijden weer verrast door de laag liggende omgeving, die zo kenmerkend is voor dit gehele oude veengebied. Het water ligt hier letterlijk OP het land, het lijkt alsof de Drecht is aangelegd door twee hoge dijken naast elkaar te bouwen en er water tussen te laten lopen. In werkelijkheid is de Drecht een eeuwenoude rivier, en is het land eromheen eerst verveend, afgegraven, en vervolgens ook nog behoorlijk ingeklonken. Men heeft het land slechts droog kunnen houden door voortdurende bemaling, eerst met windmolens, tegenwoordig met moderne uitwateringsgemalen. Nergens is de noodzakelijke eeuwige strijd tegen het water begrijpelijker dan hier, langs de dijken van de Drecht.

Hoewel de Drecht vrijwel precies evenwijdig loopt aan de Leidse Vaart, de kortere route vanaf Ter Aar naar het Braassemer Meer, komt de Drecht ver benoorden het Braassemer Meer in de Oude Wetering uit, nadat het dorp Leimuiden is gepasseerd, door de Tolbrug. Tussen Leimuiden en het dorp Oude Wetering is de Drecht kaarsrecht: het lijkt wel een kanaal in plaats van een rivier!

Tussen de huizen van Oude Wetering wurmt de Drecht zich de laatste tientallen meters naar de gelijknamige vaart, die verondersteld wordt een van de drie waterlopen te zijn die na het verzanden van de Rijnmond bij Katwijk gegraven werd om het overtollige water van Holland en Utrecht af te kunnen voeren naar het IJ via het Haarlemmermeer en het Spaarne en via de Drecht en de Amstel. Nu is de Oude Wetering een onderdeel van de belangrijke Amsterdam-Rotterdamroute via Ringvaart, Rijn en Gouwe, en het is tevens de zogenaamde "staande-mast-route", de vaarweg die voor traditionele zeilschepen met hoge masten de enige verbinding tussen IJsselmeer en Zuid-Hollandse/Zeeuwse wateren vormt. Als we bij de uitmonding van de Drecht in de Oude Wetering bakboord uit gaan, komen we in het Braassemer Meer uit, een fraai binnenmeer met ideale mogelijkheden om te zeilen, te zwemmen, windsurfen, of welke andere watersport dan ook. Wij gaan echter stuurboord uit, om al na een paarhonderd meter te belanden op de samenvloeiing van de Oude Wetering en de Ringvaart rond de Haarlemmermeerpolder, en daarmee weer op de provinciegrens tussen Noord- en Zuid-Holland.

Net zoals Oude Wetering de naam is van zowel het dorp als de vaart erdoorheen, zo is Weteringbrug de naam van het dorp én de brug die daar over de Ringvaart ligt. Door deze brug westwaarts varende bereiken we na ruim een kilometer de Ringvaart-Aquaducten, een reeks van drie aquaducten waarmee de Ringvaart over respectievelijk de twee rijrichtingen van de A4 en de HSL spoorlijn wordt geleid.

De vlakheid van het terrein in Nederland resulteert in een veelheid van waterwegen, die allemaal op hetzelfde of vrijwel hetzelfde niveau liggen. Met uitzondering van de IJsselmeerpolders en de hoger gelegen landen van Drenthe en Zuid-Limburg kent het land geen grote hoogteverschillen. Heel anders ligt dat in bijvoorbeeld België, Frankrijk, en ook Engeland: daar werden tussen 1600 en 1800 kanalenstelsels aangelegd die soms hoogteverschillen van enkele honderden meters overbruggen, en daar werd men soms geconfronteerd met het probleem van een passage van een lager gelegen rivier, of van een diep dal. Afdalen met sluizen en

aan de overkant weer klimmen leverde dan, behalve de tijdrovende hoeveelheid sluizen, grote kosten op, en men besloot dan soms om zo'n rivier of zo'n dal simpelweg te overbruggen door middel van een aquaduct. Het Aquaduct van Briare en dat van Béziers zijn voorbeelden van Franse aquaducten, het aquaduct van Pontcysyllte in Wales is een Engels aquaduct. In Engeland heeft men zelfs een draaiend aquaduct gebouwd: Barton's Swing Aqueduct, dat als een draaibrug het Bridgewater Canal over het Manchester Ship Canal voert.

In Nederland is er feitelijk maar één reden om een aquaduct te bouwen: het ongelijkvloers kruisen van een kanaal en een autoweg. Soms is het daarbij om praktische redenen nodig om niet de autoweg "bovenlangs" te voeren, maar het kanaal, wat dan in feite neerkomt op het "onderlangs" leggen van de weg. Wellicht kan men de Nederlandse aquaducten dan ook beter gewoon "tunnel" noemen, wat ze in feite zijn. Zowel het Ringvaart Aquaduct over de A4 als bijvoorbeeld het Gouwe Aquaduct over de A12 zouden door de benaming "tunnel" beter zijn aangeduid. Maar goed, ze heten aquaduct, en dus worden ze ineens interessant. Bij het Ringvaart-Aquaduct kan men inderdaad van bovenaf aan beide zijden het snelverkeer en de treinen onder de vaart door zien racen, en dat is van bovenaf een aardig gezicht. Veel gekker is het echter voor een passerende auto om hoog boven het asfalt een scheepszeil te zien passeren!

Na vijf kilometer Ringvaart komen we in Kaag uit: de stuurboordoever heet Buitenkaag, de bakboordoever heet Kaag-dorp en ligt op een eiland, omringt door water van de Ringvaart, de Balgerij, de Kever, het Spijkerboor, de Eijmerspoel en de Dieperpoel, op de eerste na allemaal delen van wat we kennen als de Kagerplassen. In Buitenkaag is het gemaal Leeghwater, een van de drie gemalen waarmee de Haarlemmermeerpolder drooggemalen is. De jachthavens van Kaag bevinden zich allemaal op het eiland van Kaag-dorp, naast de enorme superjachten-werf waar voor oliesjeiks en koningen schepen worden gebouwd voor méér geld dan de gemiddelde burger in zijn hele leven bij elkaar kan verdienen! Als men door de vaargeul langs Kaag vaart, ziet men soms zo'n zeewaardige miljoenen-reus afgemeerd liggen, wachtend op afbouw of oplevering.

Langs Kaag bereikt men de eigenlijke Kagerplassen, een watersportgebied van vele tientallen vierkante kilometers. Vanuit het gebied zijn behalve Kaag en Buitenkaag de plaatsen Rijpwetering, Zevenhuizen, Warmond en Sassenheim bereikbaar, die alle goede jachthavens hebben, doch - net als de rest van het gebied - in het

zomerseizoenen zéér druk zijn met zowel zeil- als motorboten. Wie op een zondagmiddag in juli, met een windkracht 4, de plassen op komt, schrikt zich een hoedje van de gigantische hoeveelheid chaotisch door elkaar krioelende zeilen! De onoverzichtelijkheid van een breed water met duizenden schepen wordt dan pas goed duidelijk. Het mag een wonder heten, dat er hier niet jaarlijks tientallen schepen met man en muis vergaan ten gevolge van aanvaringen.

Maar buiten het seizoen, of op een doordeweekse dag, of als er geen wind is, is het plassengebied van een wonderlijke schoonheid: de watervlakte is werkelijk groot, maar de ligging van eilandjes, landtongen en rietoevers maakt dat men zich in een doolhof van waterwegen waant, en zonder goede waterkaart zou men er werkelijk kunnen verdwalen: op de ANWB-kaart H (Hollandse Plassen) is het gebied dan ook als inzetkaart met de schaal 1 op 25000 uitvergroet. De verschillende poelen, gaten en andere delen van de Kagerplassen zijn een zwerftocht over dit gebied zeker waard.

Aan de zuidkant van de Kagerplassen, in 't Joppe, staat een rood baken, met daarbij een wegwijzer, die de route aangeeft naar Leiden via 't Zijl. Langs de fraaie Boterhuismolen (waartegenover het eiland van de zeeverkenner ligt) vaart men over dit water door de buitenwijken van Leiden naar de Zijlbrug en iets verder de Spanjaardbrug, die op afstand vanuit de marifoonpost "de Waard" wordt bediend, en waar men als men over marifoon beschikt zich kan informeren of er, net bezuiden de Spanjaardbrug, kruisende vaart vanaf de Oude Rijn uit het oosten of uit het westen komt. Als men Leiden als overnachtingsplaats heeft gekozen, kan men hier stuurboord uit weer de Leidse haven bereiken, door de Sumatrabrug en de Schrijversbrug. Zo niet, dan vaart men rechtuit op de Wilhelminabrug af, die ons, net als in de eerste route, via Voorschoten, Leidschendam, Den Haag en Delft, terugvoert naar Rotterdam, ons uitgangspunt. Vanaf de Kagerplassen is dat een rustig dagje varen, zonder overhaasting, en met de mogelijkheid om ook in Den Haag of Delft nog te overnachten.

Een terugkeer naar Rotterdam over andere dan de in de eerste route gevaren vaarweg is in feite alleen maar mogelijk via de vaarten door het Westland, bekend als de Vlaardingervaart. Deze route is voor scheepjes die de kleine watertjes tussen de Hollandsche IJssel en de Oude Rijn konden bevaren goed bevaarbaar, maar voor grotere schepen levert de beschikbare doorvaarthoogte van de vele vaste bruggen een onoverkomelijke hindernis. Ook is het goed zich tevoren te informeren over het

nogal beperkte bedieningsregime op deze kleine wateren.

Wie terugkeert in Rotterdam heeft met deze drie vaarroutes een groot deel van de bevaarbare binnenwateren in de provincie Zuid-Holland met eigen ogen gezien. Toch gebied de eerlijkheid te zeggen, dat het beperkte kader van dit boekje het onmogelijk maakt een volledige beschrijving van de veelheid aan bevaarbare wateren in deze waterrijke provincie te geven. Wie de waterkaarten van Zuid-Holland voor zich neemt, ziet al op de eerste oogopslag een groot aantal in dit boekje niet genoemde routes: Meije en Ziendevaart en de Nieuwkoopse Plassen, bijvoorbeeld, of de Reeuwijkse Plassen; de Wijde Aa en de Does, en de wateren tussen Leiden en Katwijk; het Brielse Meer ; het Wantij en de meer oostelijk gelegen grote rivieren (zoals de benedenloop van de Lek en de Beneden-Merwede; de Zuid-Hollandse Biesbosch, en de watertjes door de Alblasserwaard. Overal in de provincie komt men kleine en grote waterwegen tegen, en iemand die zich ten doel zou stellen alle bevaarbare routes van Zuid-Holland ook daadwerkelijk te bevaren, zal daar zeer veel vaaruren in moeten steken. Wat ik met de drie besproken routes heb gepoogd is het verschaffen van een indruk van de verschillende soorten vaarwater in de provincie, en het ingaan op de historische en scheepvaartkundige bijzonderheden van die vaarwateren. Mij heeft bij het varen in Zuid-Holland altijd het meest verbaasd de relatief dicht bij de grote stedelijke concentraties gelegen natuurgebieden en groene landschappen: slechts korte tijd varen van het centrum van Rotterdam is men midden in het groene hart van Nederland, varend door de Rotte. En ook de rustieke omgeving aan de oevers van het Spui ligt in wezen slechts enkele kilometers van het bedrijvige zakencentrum van de wereldhaven; zelfs de vaart naar de bijna aan Rotterdam vastgegroeide steden Delft en Den Haag voert, bij Overschie al, door een landelijke, stille, rustige en natuurlijke omgeving. Wie vanaf het water Nederland voor het eerst zou zien, zou de karakterisering "dichtst bevolkte land van Europa" vermoedelijk met een korrel zout nemen!

Het is juist deze mengeling van stille, natuurrijke omgevingen en interessante, cultuurrijke steden en dorpen, die Zuid-Holland tot een van de spannendste en meest afwisselende vaarprovincies van Nederland maakt.

### **3.5 Getallen en Gegevens**

Bruggen en sluisen op de gekozen route bevaarbaar tot een hoogte van 1.90 m.  
(Openingstijden gelden op werkdagen in het zomerseizoen, en zijn globaal!).

#### **kmr. brug of sluis                      openingstijden**

delfshavensche schie    =>

|     |                                   |  |
|-----|-----------------------------------|--|
| 0.0 | pieter de hoogbrug r'dam :        | Kan in gesloten stand gepasseerd worden. |
| 0.7 | lage erfbrug rotterdam :          | Kan in gesloten stand gepasseerd worden. |
| 1.5 | mathenesserbrug r'dam :           | Kan in gesloten stand gepasseerd worden. |
| 2.3 | beukelsbrug rotterdam :           | Kan in gesloten stand gepasseerd worden. |
| 2.4 | spoorbrug rotterdam :             | Kan in gesloten stand gepasseerd worden. |
| 2.9 | Aansluiting op: schie-schiekanaal |  |

-----  
schie-schiekanaal        =>

|      |                             |                                     |
|------|-----------------------------|-------------------------------------|
| 3.5  | blijdorperbruggen (3 st) :  | Vaste brug, voldoende hoog.         |
| 4.2  | schansbrug :                | Vaste brug, voldoende hoog.         |
| 4.3  | spoorbrug :                 | Vaste brug, voldoende hoog.         |
| 4.5  | vroesenbrug :               | Vaste brug, voldoende hoog.         |
| 5.2  | vlaggemansbruggen (3 st) :  | Vaste brug, voldoende hoog.         |
| 5.4  | bergsluis :                 | 09:00-17:00                         |
| 5.7  | spoorbrug :                 | Vaste brug, voldoende hoog.         |
| 5.9  | rozenlaanviaduct :          | Vaste brug, voldoende hoog.         |
| 6.5  | bergwegbrug :               | Vaste brug, voldoende hoog.         |
| 7.0  | soetendaalse bruggen (2) :  | Vaste brug, voldoende hoog.         |
| 7.3  | rijkswegbrug :              | Vaste brug, voldoende hoog.         |
| 7.4  | spoorbrug :                 | Vaste brug, voldoende hoog.         |
| 7.7  | prins willemsbrug :         | Vaste brug, voldoende hoog.         |
| 10.5 | prinses irenebrug :         | 09:00-15:30 16:00-17:00             |
| 17.5 | zevenhuizense verlaat :     | 08:00-18:00 20:00-20:05             |
| 18.2 | voetbrug :                  | Vaste brug, voldoende hoog.         |
| 19.3 | voetbrug :                  | Vaste brug, voldoende hoog.         |
| 19.9 | catgesbrug :                | 09:30-09:35 13:30-13:35 17:30-17:35 |
| 20.2 | draaibrug zevenhuizen :     | 09:30-09:35 13:30-13:35 17:30-17:35 |
| 20.3 | ophaalbrug zevenhuizen :    | 09:30-09:35 13:30-13:35 17:30-17:35 |
| 22.9 | ophaalbrug zevenhuizerhoe : | 10:00-13:00 14:00-17:00             |
| 23.6 | draaibrug oude sluis :      | 10:00-13:00 14:00-17:00             |
| 25.1 | rijkswegbrug :              | Vaste brug, voldoende hoog.         |
| 25.3 | ophaalbrug nieuwerkerk :    | 10:15-11:00 14:15-15:00 16:15-17:00 |
| 26.2 | spoorbrug :                 | Vaste brug, voldoende hoog.         |
| 26.9 | vaste brug :                | Vaste brug, voldoende hoog.         |
| 27.5 | ophaalbrug nieuwerkerk :    | 10:15-11:00 14:15-15:00 16:15-17:00 |
| 27.9 | loopbrug :                  | Vaste brug, voldoende hoog.         |
| 29.2 | kolksluis :                 | 10:00-12:00 13:00-18:00             |

29.4 snellesluis : 10:00-12:00 13:00-18:00  
 29.5 vaste brug snellesluis : Vaste brug, voldoende hoog.  
 29.6 Aansluiting op: hollandse ijssel

-----  
 hollandse ijssel =>

33.2 Aansluiting op: gouwe  
 35.1 Aansluiting op: turfsingelgracht gouda  
 35.7 haastrechtse brug : Kan in gesloten stand gepasseerd worden.  
 36.5 waaierschutsluis : 06:00-20:00  
 39.6 ophaalbrug haastrecht : 06:00-20:00  
 42.8 Aansluiting op: dubbele wiericke  
 46.7 hoenkoopsebrug : 07:00-12:30 13:30-20:00  
 47.1 Aansluiting op: linschoten  
 47.2 ophaalbrug oudewater : Kan in gesloten stand gepasseerd worden.  
 53.1 vaste brug : Vaste brug, voldoende hoog.  
 54.2 Aansluiting op: montfoortse vaart

-----  
 montfoortse vaart =>

54.3 sluis montfoort : 07:00-12:45 13:45-20:00  
 58.1 reeks van 7 bruggen : Vaste brug, voldoende hoog.  
 58.2 Aansluiting op: linschoten

-----  
 linschoten =>

61.1 reeks vaste bruggen (9) : Vaste brug, voldoende hoog.  
 61.2 Aansluiting op: oude rij

-----  
 oude rij =>

62.0 burgem. Vosbrug : 05:30-12:00 13:30-17:00 18:00-22:30  
 62.7 rozenbrug : 05:30-12:00 13:30-17:00 18:00-22:30  
 63.2 kwakelbrug : 05:30-12:00 13:30-17:00 18:00-22:30  
 64.2 Aansluiting op: grecht  
 68.3 ophaalbrug nieuwerbrug : 05:30-22:30  
 68.4 Aansluiting op: dubbele wiericke  
 68.5 schutsluis bodegraven : 05:30-12:00 13:00-17:00 18:00-22:30  
 69.0 burg.crolesbrug : Kan in gesloten stand gepasseerd worden.  
 71.0 zwammerdamsebrug : Kan in gesloten stand gepasseerd worden.  
 71.1 Aansluiting op: meije en ziendevaart  
 75.1 steekterbrug : Kan in gesloten stand gepasseerd worden.  
 75.2 Aansluiting op: aarkanaal / oude rij door alphen

-----  
 aarkanaal =>

75.3 rijnbrug : Vaste brug, voldoende hoog.  
 78.4 zegerbrug : Kan in gesloten stand gepasseerd worden.  
 79.5 klepstuw : 06:00-22:00  
 81.1 aardammerbrug : Kan in gesloten stand gepasseerd worden.  
 82.5 Aansluiting op: leidsche vaart



83.5 papenbrug : Kan in gesloten stand gepasseerd worden.  
 85.0 kattenbrug : Kan in gesloten stand gepasseerd worden.  
 86.3 Aansluiting op: drecht

-----  
 drecht =>  
 87.3 bilderdammerbrug : 07:00-22:00  
 90.8 vaste brug : Vaste brug, voldoende hoog.  
 91.2 waterkering : 07:00-22:00  
 91.3 tolbrug in leimuiden : 07:00-22:00  
 93.0 Aansluiting op: oude wetering

oude wetering =>  
 93.5 Aansluiting op: ringv.haarlemmermeer-oost

-----  
 ringv.haarlemmermeer-oost=>  
 93.6 baskulebrug oude wetering : Kan in gesloten stand gepasseerd worden.  
 95.2 meerbrug : 06:00-22:00  
 96.6 Aansluiting op: ade of poel  
 99.7 Aansluiting op: ringv.haarlemmermeer-west  
 100.1 Aansluiting op: sassenheimervaart  
 102.5 Aansluiting op: laek  
 103.1 Aansluiting op: zijp en achtergat  
 106.7 zijlbrug leiden : Kan in gesloten stand gepasseerd worden.  
 106.8  
 klepstuw : 06:00-22:00  
 107.5 spanjaardsbrug leiden : Kan in gesloten stand gepasseerd worden.  
 107.6 Aansluiting op: oude rijp

Voor de aanduidingen van brughoogten en noodzaak tot bediening is uitgegaan van de maximum hoogte waarmee deze route nog bevaarbaar is. Uiteraard kunnen met een lager schip meer bruggen ongeopend worden gepasseerd, terwijl een hoger schip, waarmee men een deel van de route vaart, soms bediening noodzakelijk maakt van de bruggen waar men met de maximum hoogte die voor de hele route geldt nog onderdoor kan.

(Bron: PC- Navigo van NoorderSoft B.V.)

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

### **4.1 Regels op de binnenwateren**

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, brughogten, 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 doodgevone PC kan worden gebruikt. Samen met een GPS kan PC-Navigo het schip in real time afbeelden in de betreffende officiële waterkaart; ook AIS-signalen (van eigen schip én andere schepen) kunnen in die kaart worden afgebeeld.

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

### **4.3 Uitrusting en voorraden**

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

De 'non-food'-uitrusting en voorraden betreffen de brandstoffen en victualiën voor het schip en de uitrusting om het varen, manoeuvreren, afmeren en ankeren mogelijk te maken, alsmede de meest benodigde gereedschappen en reserveonderdelen. Om met dat laatste te beginnen: indien de motor -- als belangrijkste garantie van uw veiligheid -- in orde is, zal de voorraad reserveonderdelen zich doorgaans beperken tot reservelampjes voor de navigatieverlichting en de binnenverlichting, wat slangen van de gebruikte diameter en de bijbehorende slangklemmetjes om provisorische reparaties van leidingen te

kunnen verrichten, reservezekeringen voor alles wat gezekerd is, en reservefilters en -pakkingen voor zover filters, pakkingen en andere periodiek te vervangen motoronderdelen aan boord voorkomen. Als standaardgereedschappen dient men in ieder geval te beschikken over diverse maten schroevendraaiers, enkele goede tangen/bahco's/dommekrachten, de voor bout- en moermaten nodige steek- of ringsleutels, een stanleymes, een hamer, en in ieder geval de voor bepaalde technische apparatuur benodigde speciale gereedschappen (zoals inbussleutels voor veel constructies en soms voor motordelen, vetspuiten voor sommige te smeren onderdelen, en dergelijke). Gereedschap voor elektra naar behoefte: striptangen, voltmeetsnoer, fitting-schroevendraaier en kroonsteentjes enzovoort.

Motorbrandstof spreekt vanzelf, maar ook de benodigde smeerolie, eventuele mengsmering voor een buitenboordmotor of generator (pas op benzinedampen!), galan-vet of schroefasvet en soortgelijke zaken kunnen nodig zijn; zelfs lampolie kan onmisbaar zijn indien men met gebruikmaking van een stormlamp als ankerlicht ergens voor anker de nacht door wil brengen! Brandstof voor de verwarming - indien die niet gelijk met de motor wordt voorzien van gasolie - kan in voor- en naseizoen ook van belang zijn. Het verdient overigens aanbeveling bij de inrichting en uitrusting van een schip te streven naar een zo klein mogelijke verscheidenheid aan brandstoffen, juist vanwege het risico en de noodzaak van een zorgvuldige opslag en zorg. Een handig hulpmiddel voor het tanken-zonder-morsen is een plastic emmertje met een gat in de bodem, waarin een plastic tuit is gelijmd die in de tankopening past, met een stukje spons eromheen; door de dieselslang door dit emmertje heen te steken, voorkomt men bij over-vullen dat de gasolie rechtstreeks over het dek het water in stroomt.

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

Voor wie een vaartocht plant waarin onderweg aan boord wordt overnacht, is een lijst van beschikbare hotels overbodig. Wel is het dan zaak te beschikken over al die

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

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

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

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

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

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

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





## **NAWOORD**

De in dit boek beschreven tochten zijn door de auteur gevaren met een grote verscheidenheid aan bemanning, met de volgende schepen: de "Omega" (Luxe Motor, 89 ton, lengte 25,5 meter), de "Anna Maria II" (Passagiersschip, lengte 30,5 meter), de "Anna Maria III" (Passagiersschip, lengte 26 meter), de "Anna Maria IV" (Passagiersschip, lengte 38,5 meter), en de "Wilhelmina" (Sleepboot, lengte 15,4 meter). Delen van de drie tochten werden gevaren tussen 1986 en 1991. Voor de tweede druk zijn de betreffende wateren nagelopen in 2020.

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

Amsterdam, 8 Augustus 1991  
Hans Kouwenberg

Ray-sur-Saône, 12 Februari 2020  
Hans Kouwenberg