

**In de serie Hollandia Vaarwijzers zijn verschenen:**

Olav Cox en Erna Vader, *Vaarwijzer Het Deltagebied*

Jan Heuff, *Vaarwijzer De Waddenzee*

Clemens Kok, *Vaarwijzer Het Kanaal*

Frank Koorneef, *Vaarwijzer Belgische binnenwateren*

Frank Koorneef, *Vaarwijzer Nederlandse binnenwateren*

Frank Koorneef, *Vaarwijzer Noord-Franse binnenwateren*

Michiel Scholtes, *Vaarwijzer De Noordzeekust*

Michiel Scholtes, *Vaarwijzer Het IJsselmeer*

Anje Valk, *Vaarwijzer De Engelse oostkust*

René Vleut, *Vaarwijzer Scandinavië en de Oostzee*



# HET IJSSELMEER

**MICHIEL SCHOLTES**



**HOLLANDIA**



# INHOUD

	<b>Woord vooraf</b>	6
	<b>Inleiding</b>	9
<b>DEEL I</b>	<b>VAREN OP HET IJSSELMEER</b>	
	<b>1</b> Opmerkingen vooraf	13
	<b>2</b> Het IJsselmeergebied	15
	<b>3</b> Boot en uitrusting	20
	<b>4</b> Betonning	22
	<b>5</b> Visserij en beroepsvaart	23
<b>DEEL II</b>	<b>DE VAARGEBIEDEN</b>	
<b>VAARGEBIED A</b>	<b>IJmeer</b>	29
	Oevers en havens	31
<b>VAARGEBIED B</b>	<b>Markermeer</b>	47
	Hoofdroutes	51
	Oevers en havens	51
<b>VAARGEBIED C</b>	<b>IJsselmeer</b>	97
	Hoofdroutes	107
	Oevers en havens	110
	<b>Register van havens, ankerplaatsen en aanlopen</b>	157
	<b>Noot van de uitgever</b>	159

Hollandia, vierde, herziene druk 2021

© 2005, 2021 Michiel Scholtes

© 2005, 2021 Uitgeverij Hollandia BV, Postbus 317, 2000 AH Haarlem

(e-mail: info@gottmer.nl)

Uitgeverij Hollandia BV maakt deel uit van de Gottmer Uitgevers Groep BV

Omslagontwerp en vormgeving: Villa Grafica, Diemen

Omslagbeeld: *Zeilen Magazine*/Peter Schermer

Redactie: Peter Schermer

Cartografie: Yde Bouma, Leusden

Foto's: Dirk Drost (pp. 46, 56, 59, 62, 63, 64 en 73; met dank aan Waterland Yacht Charter te Monnickendam en Kookstudio Lisette in Waalre), Klaas Jan Hoeve (pp. 12, 17, 18, 67, 74 en 96), Wouter Hoonakker voor *Zeilen Magazine* (pp. 112, 117, 120, 133), Alkyon Hydraulic Research (p. 16), Peter Schermer (pp. 28, 84, 85, 86, 87, 88), Windmolenpark Fryslân (p. 99) en de auteur (alle overige afbeeldingen)

ISBN 978 90 6410 741 2 / NUR 484

Behoudens de in of krachtens de Auteurswet van 1912 gestelde uitzonderingen mag niets uit deze uitgave worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand, of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of een andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.



## WOORD VOORAF

**Het IJsselmeer is voor de pleziervaart een van de belangrijkste grote binnenwateren van Nederland. Ondanks het stagnerend aantal ligplaatshouders in de afgelopen jaren is het nog steeds het drukstbevaren gebied. Het is redelijk om aan te nemen dat de meerderheid van de hier gelegen pleziervaarders het vaarwater aardig tot goed kent. Waarom dan toch een Vaarwijzer van dit gebied?**

Omdat bovenstaande aanname minder voor de hand ligt dan op het eerste gezicht lijkt. Immers, veel pleziervaarders beperken zich tot dagtochten in de onmiddellijke omgeving van hun vaste ligplaats. Daarbij valt op hoeveel kajuitboten van het water gaan als de wind aantrekt, terwijl er met meer kennis van het vaarwater doorgevaren of ergens gerieflijk geschuild had kunnen worden. Verder is het IJsselmeer nieuw voor elk jaarlijks contingent eigentijdse 'zij-instromers': de niet meer zo piepjonge kopers van hun eerste jacht. Die gaan vaak meteen groot water op. Dat geldt ook voor bezoekende pleziervaarders uit andere delen van het land of uit het buitenland. Tot slot is het opmerkelijk hoe weinig de charmes van het IJsselmeer worden benut. Tussen tien uur 's ochtends en zes uur 's avonds verloopt het overgrote deel van de pleziervaart langs de lijnen die de belangrijkste havens van het IJsselmeer met elkaar verbinden; buiten deze tijden en lijnen is het water praktisch leeg. Geen wonder dat menige route spitsuren kent, sommige (jacht)havens overvol raken en wachttijden voor sluizen en bruggen tot ergerniswekkende lengte kunnen oplopen. Als deze vaarwijzer iets wil, dan is het verleiden tot 'anders' en avontuurlijker varen,

tot het ontdekken en genieten op andere tijden van minder bekende plekken: een knik in de oever, een opper achter een strekdam, een strookje buitendijkse grond.

De mogelijkheden daartoe nemen weer toe. Sinds de aanleg van de Afsluitdijk (1932) heeft Nederland decennialang weinig anders met het IJsselmeergebied gedaan dan kaarsrechte dijken aanleggen en polders droogmalen. Meer dan de helft van het 'natuurlijke' IJsselmeergebied en zijn oevers – de voormalige Zuiderzeekust – is door de overheid, ondanks protest van de beroepsvisserij, bruine vloot, watersport- en natuurorganisaties, opgeofferd aan intussen irrelevant geworden doelen als onafhankelijke voedselvoorziening, winstgevender bollenteelt en een tweede nationale luchthaven.

Nu zijn de verhoudingen omgedraaid. Nederland blijkt in het overblijvende Markermeer en IJsselmeer een schat te bezitten: relatief schoon zoetwater, rust en ruimte, cultuurhistorisch belangrijke landschappen en steden en – steeds belangrijker vanwege de opwarming van het klimaat, verdroging, verzilting en plotselinge wateroverlast – wateropslagcapaciteit. Nu is het de overheid die het IJsselmeer zou moeten beschermen

tegen de expansiedrang van oevergemeenten, het winststreven van aannemers en projectontwikkelaars, en windturbines op zoek naar wind. Hoe moeizaam dat gaat, bewijzen de aanleg van IJburg en de 'vlucht' van impopulaire windmolenparken naar het IJsselmeergebied. Waar beschermd wordt, krijgt aanleg van 'nieuwe natuur' hier en daar nieuwe kansen: eilandjes, vooroevers, lagunes. Voor de pleziervaart had geen ontwikkeling gunstiger kunnen zijn. Waar voorheen slechts kaal basalt lag ontstaan luwe ankerplekken. Sommige verlaten werkhavens verliezen hun zakelijkheid en bieden beschutting aan jachten in een weids decor. Ankeren is sterk in opkomst.

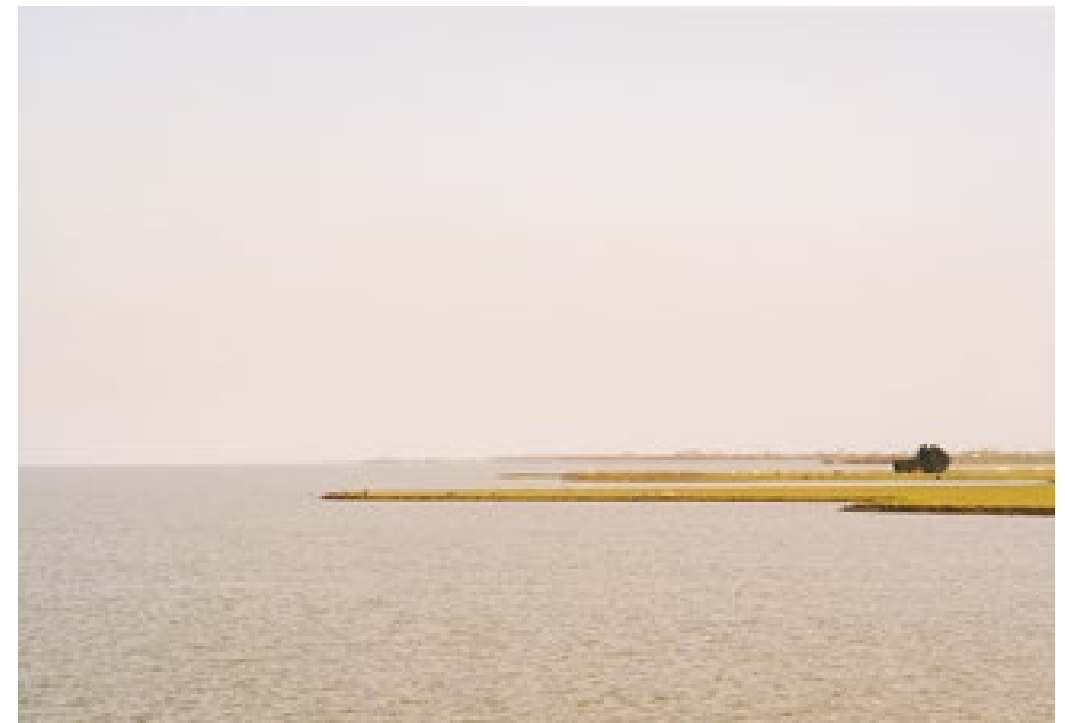
Deze vaarwijzer beperkt zich dus niet tot de aanloop van (jacht)havens en de karakteristieken van het vaargebied, maar geeft ook aandacht aan minder bekende plekken en mogelijkheden – dit in de overtuiging

dat het boek daardoor kan bijdragen aan het plezier dat de watersporter beleeft aan het varen in een beschermd, open, waardevol IJsselmeergebied.

Ten slotte nog een enkel woord van dank aan mijn bemanning – Joost Scholtes, Crispijn Verkade en Ben Lamers – voor het verdragen van veel kou en nattigheid, en aan Richard Vooren voor het kritisch meelesen van het manuscript.

Michiel Scholtes

*Voor de vierde druk is Peter Schermer met een kritische blik door dit boek gegaan en heeft waar nodig aanpassingen gedaan. Hierdoor is deze Vaarwijzer weer helemaal actueel en een belangrijke aanvulling op ieders boordbibliotheek.*



Hoezo rechte oevers?


















## INLEIDING

**Het IJsselmeer trof me voor het eerst toen ik als kleuter meevoer op de hoogaars van mijn oom. Iemand tilde me op tot boven de kuiprand – het dek was verboden terrein – en daar, aan het eind van een golvende vlakke, lag de horizon. Ik werd voor het eerst zeeziek, maakte mijn eerste onweersstorm mee, vergaapte me aan de laatste vissende botters en hielp met pompen toen het schip zo erg lekte dat we een vluchthaven aanliepen. Er lag nog geen Houtribdijk en Zuidelijk Flevoland was nog nat.**

Als jongen zeilde ik er jarenlang met allerhande boten. En weer later was ik schipper op tjalken en schokkers van de bruine vloot. Ik ben aan dit water verknocht. 't Is waar, de oude Zuiderzeecultuur is weinig meer dan een herinnering in oude hoofden die langzaam dooft in rusthuizen langs de

kust. Het gebied heeft veel van zijn weidsheid verloren door rationele opdeling in stukken en parten. Sommigen noemen het 'die klotsbak', een neerbuigende verwijzing naar de saaie, lange, rechte oevers en steile korte golfslag. Dat oordeel is evenzeer te hard als de te harde scheiding tussen zoet en zout en land en

### LEGENDA KAARTEN

- |   |  |
|---|--|
|  Vluchthaven           |  Blinde ton           |
|  Aanlegplaats veerboot |  Drijfbaken           |
|  Ankerplaats           |  Scheidingsbaken/boei |
|  Vuurtoren             |  Zuidkardinaalbaken   |
|  Sluis                 |  Vast rood licht      |
|  Plaats/bebouwing      |  Vast groen licht     |
|  Lichtboei (rood)      |  Sectorlicht          |
|  Lichtboei (groen)     |  |



Verbodsbetonning voor de Friese kust.

gps is ingesteld. Voor kaart 1810 dient in dit menu het geodetisch systeem WGS 84 te zijn geactiveerd.

#### VAARRICHTING

De beschrijving van havens, geulen en sluisen gaat hoofdzakelijk uit van de invaart. Als er bijzonderheden zijn krijgt ook de uitvaart aandacht. Elke aanloop van een haven valt uiteen in drie kopjes: *Aanloop*, *'s Nachts* en *Havens*. In *Aanloop* wordt de wijze van en de bijzonderheden rond de nadering van een haveningang beschreven. *'s Nachts* doet hetzelfde, maar dan met betrekking tot de aanloop in het donker en de waarneembare lichten. In *Havens* ten slotte worden de verschillende havenkommen, kaden en jachthavens benoemd waartussen na de invaart kan worden gekozen.

#### INDELING

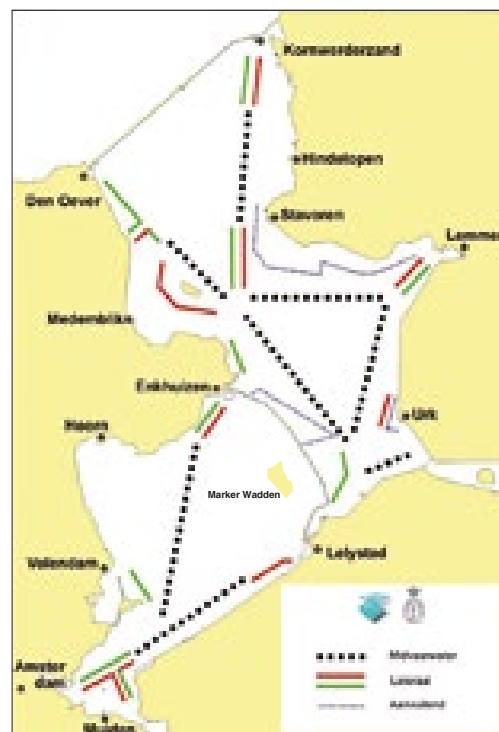
Dit boek werkt van zuid naar noord door het IJsselmeergebied, te beginnen met het IJmeer, dan het Markermeer en tot slot het IJsselmeer. Ook de betonde routes worden van zuid naar noord beschreven.

Elk deel begint met een algemene beschrijving van de vaarweg. Daarop volgt telkens een aantal specifieke onderwerpen als 'Landmerken', 'Betonning', 'Diepten',

'Hoofdroutes' en dergelijke. In 'Oevers en havens' worden de eigenaardigheden van de oevers, ankerplekken en de havens die je daar kunt aanlopen, beschreven.

De beschrijving van het IJmeer begint in het noordoosten en draait met de zon mee naar het westen. Die van het Markermeer volgt respectievelijk de westelijke oever (inclusief de Gouwzee), dan de oostelijke en ten slotte de zuidkant van de Houtribdijk. De beschrijving van het IJsselmeer begint aan de noordkant van de Houtribdijk, vervolgt met de westelijke en de oostelijke oever, en sluit af met de Afsluitdijk.

Alle moeite is gedaan om deze vaarwijzer foutloos aan de lezer aan te bieden. Maar beweren dat er geen fout in het boek kan zitten zou aanmatigend zijn. Gebruik de gegevens daarom kritisch, volgens de eisen van goed zeemanschap.



Betonningssysteem IJsselmeer.



## HET IJSSELMEERGEBIED

**Het IJsselmeergebied bestaat van noord naar zuid uit het IJsselmeer, het Markermeer en het IJmeer. Daarbij hoort ook de Gouwzee, een door Marken, Monnikendam en Volendam goeddeels omsloten bocht aan de westkant van het Markermeer.**

In het dagelijks taalgebruik is de naam IJsselmeer sterk ingeburgerd: wie vanuit Muiden zeilt, heeft het met hetzelfde gemak over het IJsselmeer als iemand met een motorboot in Stavoren. De naam Markermeer voor het water ten zuiden van de Houtribdijk (Enkhuizen–Lelystad) heeft veel minder weerklank. Misschien komt dat doordat de naam relatief nieuw is. Bovendien verborg deze naam in de jaren 70 en 80 volgens veel watersporters en natuurbeschermers politieke motieven. De naam Markermeer moest bij het publiek de indruk wekken dat aanleg van de Markerwaard onvermijdelijk en verzet ertegen zinloos was (afgeblazen in november 1990). Dat gaf de naam een negatieve bijklank, 'IJsselmeer' werd van de weeromstuit – in mijn omgeving althans – een geuzennaam. Toch is het verschil in naamgeving niet onzinnig: er ligt nu eenmaal een dam tussen Enkhuizen en Lelystad en het Markermeer heeft wel degelijk een eigen karakter.

Het zuidelijke puntje van het Markermeer heet IJmeer, naar de aloude toegang tot de haven van Amsterdam. Ook deze naam verwijst naar de geschiedenis van de Zuiderzeewerken; het IJmeer zou na aanleg van de Markerwaard het overblijvende watersportgebied zijn geweest in de driehoek Muiden–Almere–Amsterdam.

#### ZEE OF PLAS?

Het IJsselmeergebied beschouwen als zee is onzin, ook al lag hier ooit de Zuiderzee en ook al hebben Volendammers het nog altijd steevast over 'zee' als ze het Markermeer bedoelen. Vroeger was het vergaan van bidders op de Zuiderzee een zeldzaamheid, terwijl ze op de Noordzee vaak veel te kwetsbaar bleken. Wie terugkijkt op de geschiedenis van de Zuiderzee mag best 'zee' zeggen, maar iedereen die wel eens op zee vaart weet dat het IJsselmeer getemd is. Naar Europese normen is het water van categorie 2 op een schaal van 4 (1 is open zee). Er is geen getijbeweging. Bij helder weer is er altijd wel een oever in zicht, zeker nu deze steeds vaker met hoogbouw en windmolens is bebouwd. Er is nauwelijks een positie van waaruit niet binnen 2 uur met de wind mee een haven kan worden aangelopen. Onder de hogewal is ankeren en zwemmen, wat op zee slechts bij uitzondering wordt gedaan, de gewoonte zaak van de wereld. De golfhoogte is er ook aan lagerwal slechts een fractie van de hoogte die op open zee wordt gehaald. Zoet buiswater bijt minder in de ogen en de huid dan zeewater. Op het IJsselmeer moet het harder waaien dan op zee voor het watersporters te gortig wordt. Als het vriest, heeft het IJsselmeer ten



# VAARGEBIED A

## IJmeer

Het IJmeer, het zuidelijke puntzakje van het Markermeer, een kleine 4 mijl breed, is altijd een druk vaarwater geweest. Al in de Romeinse tijd maakte het deel uit van de handelsroute tussen noord en zuid. In de Middeleeuwen voeren hier vrachtaarders van en naar de Vechtmonding en het IJ. Tot de aanleg van het Noordzeekanaal (1865–1876) was dit water het begin- en eindpunt van alle zee- en binnenvaart op de stapelhaven Amsterdam, en in de 17de eeuw zelfs het zwaartepunt van de wereldhandel op Azië, de Middellandse Zee, de Pool- en de Oostzee. Nu glijdt er geen zeevaart meer over het IJmeer, maar jachten des te meer. Op mooie zomerdagen tijdens de vakantie gaat de horizon schuil achter talloze witte en bruine zeilen. Tot na de Tweede Wereldoorlog veranderde het landschap nauwelijks. Nu zie je nergens anders in het IJsselmeergebied zo duidelijk de opmars van de verstedelijking ten koste van het eeuwenlang bewaarde historische beeld. Die tegenstelling zal nog groter worden en uiteindelijk door onze bouwlust worden uitgewist. De hoogbouw van Amsterdam (met de Rembrandtoren, voorzien van schitterlicht, als voorlopig hoogtepunt) contrasteert in het zuidwesten met de oude Diemer Zeedijk en in het zuiden met de stuwwal van Muiderberg. In het westen getuigt de bochtige zeedijk van Waterland van eeuwenlang wisselend succes in de strijd tegen het zeewater, terwijl in het oosten de IJmeerdijk harde, zakelijke lijnen trekt. Tegenover IJburg, Amsterdams jongste uitbreiding ten zuiden van het Buiten-IJ, treurt het schilderachtige Durgerdam aan de noordkant om de verloren horizon, terwijl bewoners van IJburg genieten van hun

vergezicht. Soms weerkaatst in de verte de zon op het dak van de Johan Cruijff ArenA. Bij zuidwestenwind koersen vliegtuigen onafgebroken over het IJmeer naar de landingsbanen van Schiphol.

De politieke keuze voor verbreding van snelweg A1 heeft de kans op een brug over het IJmeer verkleind. Tijdens het maken van de vierde druk van dit boek is IJburg 2 in aanbouw. De zandwinning hiervoor zorgt voor werkgebieden, afgezet met gele tonnen en lukraak voor anker liggende duwbakken. Dit zal naar verwachting nog tot eind 2021 duren. Maar de verstedelijking stopt niet. Als de zon ondergaat boven Amsterdam krijgt de oprukkende moderniteit een bijna apocalyptische kwaliteit – niet zonder schoonheid, maar het verdrijven van natuur en herinnering uit het landschap maakt weemoedig.

### Routes en betonning

Vanaf het Buiten-IJ loopt een over 6 mijl betonde geul – de Pampus – noordoostelijk richting Lelystad. Deze geul is de hele week, behalve op zondag, drukbevaren met grote, snelle vrachtschepen. De minste diepte binnen de betonning is volgens de kaart 2,8 meter winterpeil. Alle tonnen dragen de letter P (Pampus). Aan het noordoostelijke uiteinde liggen twee lichtboeien: P1 en P2 (Iso 4s). Haaks op dit hoofdvaarwater, op 2 mijl van het Buiten-IJ, ligt een even diep betond nevenvaarwater. Op de T-splitsing ligt scheidingsboei P6/IJM21 (Q). Deze geul loopt zuidoostelijk, dwars door de ondiepte Almeerderzand naar de Hollandse Brug en de randmeren. De tonnen van deze geul dragen de letters IJM.





### Diepten

Het grootste deel van het IJmeer is nog geen 3 meter diep. Niet voor niets valt het IJmeer samen met Pampus, de modderbank die Amsterdam als haven bijna de das om had gedaan. Pas ten noordoosten van de lijn Pampus–Uitdam neemt de diepte toe tot 3 meter en meer. Ten zuidoosten van de lijn Muiden–Pampus loopt die diepte geleidelijk terug tot minder dan 1 meter, met uitzondering van de geul naar de Hollandse Brug. Ten noorden van Muiden ligt een half dozijn zandwinputten, waarvan de diepste maar liefst 31 meter diep is – geen plek om te ankeren. Het museumeiland Pampus, 1,3 mijl noordelijk van Muiden, heeft rondom meer dan 2 meter water, behalve aan de

noordkant, waar tot 200 meter uit de oever 1,7 meter staat. Tussen de havenmond van Muiden en de IJM12 liggen drie langgerekte recreatie-eilandjes. Ten zuiden van die eilandjes loopt een ondiep geultje, waarvan het westelijke kwart slechts 1,6 meter diep is (bij afwaaiing minder). Alleen in de zomer ligt er betonning. Buiten dit geultje loopt de diepte terug tot minder dan 1 meter (zie hoofdroute ‘Muiderberg–Muiden’). Ook de twee openingen tussen de eilandjes zijn ondiep, evenals het water aan de noordkant plaatselijk tot ongeveer 300 meter uit de oever (minder dan 1,4 m). Let op, de overgang van diep naar ondiep is abrupt, de dieptemeter waarschuwt niet of laat. Direct naast de geul naar de Hollandse Brug is het

vanaf de IJM13 en IJM14 erg ondiep, aanvankelijk minder dan 1,5 meter, vanaf jachthaven Muiderzand veelal minder dan 1 meter. Tussen de tonnen is het diep, plaatselijk meer dan 20 meter.

### Snelheidsbeperking

Hoewel veel bezitters van snelle motorboten zich bij het zien van open water niet kunnen bedwingen, vallen ze op het IJmeer wel degelijk onder snelheidsbeperkingen. In de betonde geulen is die 20 kilometer per uur.

## OEVERS EN HAVENS

### Pampus

In de 18de en de eerste helft van de 19de eeuw was de naam Pampus vooral synoniem met de steeds dichtslibbende moddergeul voor de IJmond en de langzame wurgmoord op de Amsterdamse haven. Het Noordhollandsch Kanaal (1824) en het Noordzeekanaal (1875) vervingen Amsterdams historische verbinding met de zee en maakten de Zuiderzee tot een schilderachtig achterafwater voor kleine vrachtzeilers en vissers. Toch besloot de regering eind 19de eeuw tot de aanleg van een peperduur forteiland als sluitstuk van de Stelling van Amsterdam. Het moest een mogelijke aanval van de Duitse marine op Amsterdam weren.

Tegenwoordig associeert iedere IJsselmeervaarder de naam Pampus met dit voormalige fort dat, inmiddels door een stichting beheerd, midden in het IJmeer ligt. De twee Krupp-kanonnen en het garnizoen zijn weg. Gebleven zijn een monumentaal ondergronds labrynt en een drukke zomerse veerverbinding met Muiden. Op het eiland staan een huis voor de eilandbeheerder en een eenvoudig café-restaurant. Op mooie dagen liggen er voor het haventje aan de zuid- en oostzijde veel jachten voor anker. Daartussen vindt de veerboot, een



De replica van een 18de-eeuws statenjacht contrasteert met de hoogbouw van 21ste-eeuws Amsterdam.

stevig motorschip met hoge opbouw, enkele keren per dag zijn weg naar de steiger. Op rustige dagen en 's avonds is het haventje een prima plek om de verre stadsdrukte te beschouwen zonder er zelf deel aan te hebben. Ankeren is toegestaan en gratis tijdens de openingstijden van het eiland. Je betaalt alleen voor een bezoek aan het fort. Buiten de openingstijden dienen de steigers vrij te blijven. Ankeren in de luwte van het eiland voor een overnachting kan natuurlijk wel. Het kan een pijler worden van een toekomstige brug tussen Almere en Amsterdam, maar ook deel van een verbindende ‘archipel’ tussen Almere en IJburg. Alleen daarom al is een bezoek nu de moeite waard.

### AANLOOP

Pampus ligt duidelijk zichtbaar 1,25 mijl ten noorden van Muiden. Het heeft schuin oplopende, stenige oevers. Rond Pampus niet krap langs de noordoever, de diepte loopt er terug van minder dan 2 meter op een paar honderd meter uit de oever tot enkeldiep aan de waterlijn.

Aan de zuidoever van Pampus steken twee strekdammen in het water. Ze vormen een



Vlakte midden op het Markermeer.

# VAARGEBIED B

## Markermeer

### Een grote plas

Wie door Flevoland rijdt, over de uitgestrekte akkers kijkt en bedenkt dat hier kort geleden nog 4 meter water stond, beseft pas echt wat een binnenzee de Zuiderzee is geweest. De polders Oostelijk en Zuidelijk Flevoland beslaan daarvan nu de helft. De andere helft is het Markermeer.

Tot 1972 vormde het Markermeer nog een geheel met het IJsselmeer. Toen sloot Rijkswaterstaat de Houtribdijk, in feite een dam tussen Enkhuizen en Lelystad. Die verbeterde de bereikbaarheid van het nieuwe land en de beheersbaarheid van de waterstand, en sloot het Markermeer af van het toen vervuilde Rijnwater dat via Kampen bij de Ketel in het IJsselmeer stroomde. Veel van de vroegere weidsheid en de ecologische dynamiek van het gebied is daarmee vernietigd, maar het Markermeer is nog steeds een grote plas. Het is in het zuidwesten, tussen Pampushaven en Uitdam nog geen 4 mijl breed. Naar het noordoosten neemt die breedte toe tot ongeveer 15 mijl tussen Lelystad en Hoorn. Tussen Pampushaven in het zuiden en Enkhuizen in het noorden bedraagt de afstand zo'n 19 mijl. De landschappelijke tegenstellingen lijken op die van het IJmeer, maar dan op grotere schaal. De westelijke oever van het Markermeer wordt bepaald door de eeuwenoude zeedijk van Waterland en West-Friesland, een cultuurmonument onderbroken door historische handels- en vissershavens. Deze voormalige Zuiderzeekust is een aantrekkelijk en drukbezocht deel van het IJsselmeergebied. Geen wonder, want dankzij talloze doorbraken en evenzovele reparaties is het dijkverloop speels en biedt het bij de overheersende westelijke



Het monument noord van Scharдам ter nagedachtenis van de overstroming die in 1675 tussen Scharwoude en Hoorn het land wegsloeg.

winden tientallen in- en uitsprongen, waarachter je beschut kunt ankeren. De meeste pleziervaarders houden de doorgaande routes aan en zoeken al in de namiddag de gezelligheid van bekende havens op.

De oostelijke oever is jong, zakelijk en strak. De jachthavens liggen er wat in zichzelf gekeerd. Ze missen een bredere context dan plezier alleen. Uniforme appartementencomplexen langs de oevers kunnen geen havenstad of vissersdorp met een geschiedenis en een gevarieerde economie vervangen. Wie niet in een box wil heeft er weinig keus. Alleen achter de strekdammen van De Blocq van Kuffeler en Lelystad is het goed ankeren. Daar lig je vaak rustig met op de achtergrond het gedruis van op basalt brekende golfslag.

Met helder weer bepalen hoge objecten rond het Markermeer het vergezicht. In het noordoosten springt de zendmast bij Lelystad in het oog. De zuidoostelijke horizon wordt





Markermeer.

hoekiger naarmate de hoogbouw van Almere optrekt naar de Oostvaardersdijk. En wie naar het zuidwesten vaart, kan sturen op de Diemer centrale en op verre Amsterdamse wolvenkrabbers, die als resten van een verdronken stad aan de einder staan. Dat maakt de oriëntatie makkelijk, tot het zicht afneemt en er ineens weer wat genavigeerd moet worden.

Veel minder hoog, maar wel zo markant, staat de vuurtoren van Marken – het Paard – op het oostelijke puntje van dit voormalige eiland. Het gps heeft de functie van deze vuurtoren deels uitgehold, maar niet meer dan dat, want niets is vanzelfsprekender en geruststellender dan het navigeren op dit opvallende historische gebouw. Andere kenmerkende profielen zijn



Het Paard van Marken naar het zuiden gezien.

de gedrongen kerktoren van Monnickendam, die vooral zuidelijk van Marken goed zichtbaar is, het langgerekte 'bos' met kerktoren van Edam, de twee kerktorens van Hoorn (een spitse en een koepelvormige) en het sluiscomplex bij Enkhuizen. Opvallende objecten in het zuidelijke deel van het Markermeer zijn voorts de twee windmolens op de zuidpunt van de dam die Marken met de wal verbindt, en natuurlijk de tien molens op de Muiderhoek bij Pampushaven.

### Betonning

Het Markermeer telt twee betonde geulen voor de binnenvaart: 1) tussen Pampus (de geul) en de Houtribsluizen bij Lelystad, 2) tussen midvaarwater BvK (1,3 mijl noordnoordwest van vluchthaven De Blocc van Kuffeler) en Enkhuizen. Verder is de dieptelijn van 2,5 meter langs de westelijke oever tussen Uitdam en Volendam betond.

Vijf spitse gele lichtboeien markeren deze dieptelijn voor de oever tussen IJdoorn en Marken. Ze dragen de letters MIJ (FI.Y.5s). Twee oostkardinalen liggen ten oosten en noorden van de vuurtoren. Noordelijk van Marken markeren drie groene drijfbakken de 2,5 meter dieptelijn. Ze dragen de letters MN. Het noordelijkste baken op deze lijn is een scheidsboei (groen hoofdvaarwater, rood nevenvaarwater, Q), die de toegang tot de Gouwzee aangeeft; de geul naar de Gouwzee is nevenvaarwater ten opzichte van het Markermeer.

Ongeveer 0,5 mijl zuidelijk van de Appelhoek lag altijd een groene lichtboei. Deze markeerde de rode sector van het lichtbaken van Leekerhoek. De boei is weggehaald, maar de rode sector behoedt nog altijd schepen voor een nachtelijke stranding op Leekerhoek (bij Oosterleek) of op de Appelhoek. Er liggen twee bolle gele lichtboeien tussen Marken en West-Friesland: 2 mijl oostelijk van Edam en 1 mijl zuidelijk van de Nek.

**NACHTWADE**

Als de *Eenhoorn* langs de Madonna van Volendam naar buiten vaart, heb ik nog steeds geen besluit genomen. Steek ik in 2 uurtjes over naar Lelystad of zeil ik 'bovenlangs' via het Naviduct bij Enkhuizen? Nooit eerder gedaan. Ik haat dat kunstwerk bij voorbaat: overmaatse zerk op het graf van ons IJsselmeer. Door hoeveel partijen is dat waterhoofd niet toegejuicht als smeermiddel tegen files voor brug en sluis? Dat kan wel zijn, maar ik beleefde aan die Enkhuizer verstoppingen satanisch genot. God sloeg ons, automobiele hedonisten, met verkeerstrombose. Nu zouden we eindelijk kiezen voor een fundamenteel andere inrichting van dit vaarwater. Voor doorgraving van de Houtribdijk. Voor het omvertrekken en met schoenzolen slaan van het standbeeld van Lely.

Maar nee, we gaan weer voor symptoombestrijding, voor techniek en beton. Auto's jakkeren nu onder de sluisolk door naar de volgende beroerte. We zeilen in de omknelling van een reuzenklaverblad. Maar ja, om na 2 uurtjes alles weer onder de huiken stoppen lijkt me niks. De *Eenhoorn* neigt genoeglijk onder de druk van de wind en wil alleen maar zeilen. Oké, we gaan bovenlangs. Laag in het westen boort de zon bijna door het grijs. Volendam ligt waterig achteruit, piepklein staan de torens van Hoorn op de horizon. Een andere solozeiler kruist voorlangs, rode romp, strak

tuig, net als ik cijferwimpel 1 in het achterstag. Zijn ijle groet snelt over het water en verwaait. Dan kruipt een koude vlaag onder mijn zeilpak. Natte nevel wist de wereld en trekt de cirkel om ons dicht. Vriendelijk bruisende golfjes worden golven. De *Eenhoorn* haalt en lispelt zijn eigen lied. Af en toe krult en sist een witte kraag langszij. Langzaam krijg ik rust. Het wordt stiller in mijn hoofd. Kanaal 1 meldt mist. Ik hoef gelukkig niet op de kaart te kijken, hier vaar ik desnoods blind. Als er over 2 uur nog niets te zien is kruip ik wel tegen de dijk. Precies op tijd verschijnt aan bakboord Leekerhoek. De Weed komt niet meer door de schemering. Dan pinkend rood en groen, stralend in de fijne druppeltjes. Oppassen voor de blinde tonnen hier. Even later breken de vaste geleidelichten door het donker, het Krabbersgat... en rechts daarvan geel licht rond wat het Naviduct moet zijn.

Ineens bewegende lichtpuntjes. Ze maken zich los uit het schijnsel en naderen snel. Boord- en toplichten. Ik wijk, Zeeuwse mosselvisseren brommen langs. Vlagen prikkelende uitlaatgassen. Vaatwerk rammelt op hun golven. De *Eenhoorn* gaat ineens wel erg hard. Waar zal ik strijken? Een bericht over vastgelopen jachten op onverlichte steenhopen komt als een mol uit mijn herinnering omhoog. Ik kruip ongeveer tussen de betonning, ontwijk op een haar een rode ton. De

afslag naar het Naviduct moet aan stuurboord liggen. Maar waar?

Het voorste felle geleidelicht verblindt. Een windmolen zwiëpt zijn wieken boven de oude haveningang. Daar moet ik in ieder geval niet zijn. Op goed geluk naar stuurboord, een duik in het onbekende, naar die gele schijn. Een stompe vorm, een spitse... Ineens verdwijnen de golven, hun geruis blijft hangen achter een strekdam. Op de boegspriet trek ik de kluiver neer. Onder me klinkt de boeggolf plotseling luid. De *Eenhoorn* draait. In de wind valt het grootzeil als water. Onder het opdoeken drijven we langzaam naar de sluis. Dat is 'm dus. Die verzameling gele lampen op hoekige vormen onder fijne motregen die uit een diepzwarte nachtwade valt. Vóór ons donkere silhouetten van hoge palen langs stalen roosters. Daarachter enorme deuren met aan weerszijden enkel rood. Gekabbel weerkaatst van de muren. Nat flapt mijn vlag op de wind. Geen boot, geen mens te zien. We meren af, als enigen. Zo landt een verdwaalde capsule op een verlaten ruimtestation. Zo komt een gevluichte *navette* voor een legendarische burcht. Het hele universum is ondergelopen, behalve het vreemde rijk achter deze waterpoort. Terwijl ik zo sta te kijken en te fantaseren, besef ik, tot mijn verbazing, dat ik het prachtig vind.

Ik krijg het koud. Ongeveer 2 meter verder staat een intercom. De stalen roosters voelen vreemd en hard na zo lang gewichtloosheid.

'Goedenavond, hier de zuidkant, ik wil graag geschut worden.' Even is het stil, dan klinkt een vriendelijke stem over de sluis. 'Goed, maakt u zich gereed, ik ga zo draaien.' Even later ligt de *Eenhoorn* vaalgeel in de lange lege kolk. Hoog boven me glimt een groot metalen ruimteschip waarin de eenzame stem ergens op knoppen drukt. Stig gaan de poorten dicht en sluiten een dimensie af. Onzichtbare meeuwen krijsen in protest. In de verte gaan andere poorten open. Achter de opening niets dan pikzwarte nacht. De duisternis neemt ons op, een ander heelal strekt zich uit. Dicht bij de melkweg van Enkhuizen. Ik pak de marifoon: 'Naviduct, bedankt en goede wacht.' De zachtmoedige poortwachter in zijn vliegende schotel glimlacht en zegt: 'Geen dank en goede reis.'

Terwijl het opklaart komt de *Eenhoorn* in de wind. Hij blijft geduldig liggen tot het grootzeil staat. De kluiver klappert hard tot de schoot hem bak trekt. We vallen af en bruisen weg. Langs de Zeemuur, langs de lichten van de Compagnieshaven, het rode strekdamlicht. Ver weg in de ruimte knippert satelliet EZ1. Ver voor dat baken draaien we zuidoost en vermijden het ruimteschroot aan bakboord. We duiken in het zwarte gat onder de maan. En terwijl ik koffie drink voel ik een ragfijne draad die me verbindt met die waker bij de sluis. Een draad die nagloeit. De twee laatste mensen hebben elkaar ontmoet, 's winters, 's nachts. Naviduct, ik heb je lief.

Houd bij twijfel de betonde geul. Schepen in de betonde geul blijven in de lichtenlijn en varen zo de blinde tonnen vrij. Houd vanaf scheidingsboei KG29/BR2 (Q-groen) de groene Q op de scheidingsdam aan bakboord en stuur tussen de KG27 (Iso 6s) en de KG4 (Iso 6s) naar binnen (rood aan stuurboord). 0,5 mijl oostnoordoost van de ingang, vlak voor de wachtsteigers, knippert een groene Iso 2s, houd die goed aan bakboord om de blinde groene tonnen vrij te varen.

**HAVEN**

De KG4, in de haveningang, is de laatste rode ton. De groene betonning loopt door tot voor de sluis. Meteen na de haveningang maakt het vaarwater een knik naar stuurboord (090°). Na 0,3 mijl draait het vaarwater noordoost naar de sluis. Het laatste groene baken voor de sluis is een groene lichtopstand op de kop van een dammetje. Voor de sluis aan bakboord liggen dubbele wachtsteigers

waartussen in volgorde van aankomst wordt afgemeerd.

**Marker Wadden**

Sinds de aanleg van de Houtribdijk in 1976 ging de ecologische kwaliteit van het nieuw ontstane Markermeer langzaam achteruit. Slib hoopte zich op en in combinatie met de turbulentie vertroebelde het water van het Markermeer en verstikte het bodemleven. Vissen, waterplanten en schelpdieren

overleefden niet of nauwelijks. Hierdoor dreigde er voor trekvogels een gebrek aan voedsel te ontstaan. In 2015 maakte baggerbedrijf Boskalis bekend dat ze opdracht hadden gekregen van Natuurmonumenten om te beginnen met de aanleg van de archipel van vijf eilanden met daartussen dammen. Hiermee werd een waddegebied nagebootst waar weliswaar geen getijdenwerking plaatsvindt, maar het verschil van waterstand door windrichting en kracht zou voldoende



Haven en nederzetting Marker Wadden.

beweging geven waardoor onderwaterleven kon floreren. Verder zouden een moeras, wilgenbossen en rietvelden aangelegd worden. Kortom: een pretpark voor vogels.

Nu, 6 jaar later, bevindt de noordelijkste punt van de eilandengroep zich op 6 mijl van het Naviduct in Enkhuizen. Het zuidelijkste punt van de Marker Wadden bevindt zich 2,8 mijl van de havens van Lelystad en het eiland ligt zo'n 1,6 mijl van de Houtribdijk af. Om vogels rustig hun gang te laten gaan is het, met uitzondering van de haven aan de zuidwestzijde, verboden te varen of aan land te gaan rondom de oevers van het eiland. Dit wordt aangegeven met gele onverlichte tonnen, op zo'n 0,5 mijl vanaf het strand.

## AANLOOP

Varend vanaf de West-Friese kust merk je de Marker Wadden relatief laat op. Op een heldere dag komen op zo'n 5 mijl de eerste contouren in zicht waarbij uitkijktoren Steltloper in het oog springt. Op de achtergrond overschaduwden bebouwing en de radiotoren van Lelystad het beeld een beetje. Ietsje dichterbij dienen duinen en strand zich aan als een goudgele streep op de horizon.

Opeens krijgt de naam 'wadden' meer betekenis en vraag je je af of je nog wel in het IJsselmeergebied vertoeft. Sinds de aanleg in 2016 worden de Marker Wadden ieder jaar een beetje mooier. Helmgras kleurt de duinen zachtgroen, terwijl er achter de kunstmatig aangelegde natuurversterking een nederzetting is ontstaan van houten huisjes: zelfvoorzienend, met zonnepanelen op het dak.

Vanuit de zuidkant van Enkhuizen neem je westkardinaal M-MEET-W (VQ W (9) 10s) met een koers van 158° als waypoint op 5,5 mijl. Het valt aan te raden om de laatste correcties in de (digitale) kaarten verwerkt te hebben, want door verdere aanleg van de archipel veranderen posities van boeien en kustlijn de aankomende jaren snel. Op 0,7 mijl vanaf de M-MEET-W-kardinaal ligt de rode lichtopstand van de haveningang, onder een koers van 111°. Met ruim 3 meter tijdens winterpeil kun je hier maar raak varen. Vaar de haveningang tijdens het aftuigen niet per ongeluk voorbij want dan kom je in een nieuw gebied waar ook restricties gelden. Over een grotere afstand is dit afgezet met gele, verlichte tonnen. Vanaf de Flevopolder liggen de Marker Wadden met 5 mijl varen dichtbij. Ook hierbij geldt het belang van geactualiseerde kaarten

want er moeten een paar hindernissen genomen worden. Hemelsbreed zou het maar 4 mijl zijn. Wanneer je de havens van Lelystad bij het kunstwerk van de 'Hurkende man' verlaat dien je allereerst 1 mijl pal oost te blijven varen. Zo voorkom je een aanvaring met een kitesurfer die in het naastgelegen gebied aan je stuurboordzijde voorrang heeft. Verleg vervolgens je koers naar 332° en koers af op de op 3,1 mijl afstand liggende MW-L FI 5s. Deze verlichte gele ton moet gerond worden om vrij te blijven van een verboden gebied aan de zuidzijde van het eiland. Vervolgens is het eenvoudig om de splinternieuwe aanloopgeul (2021) in te lopen, met als eerste poortje MW 1 ISO 4s groen en MW2 ISO 4s rood. Deze beide tonnen zijn samen met de havenhoofden verlicht.

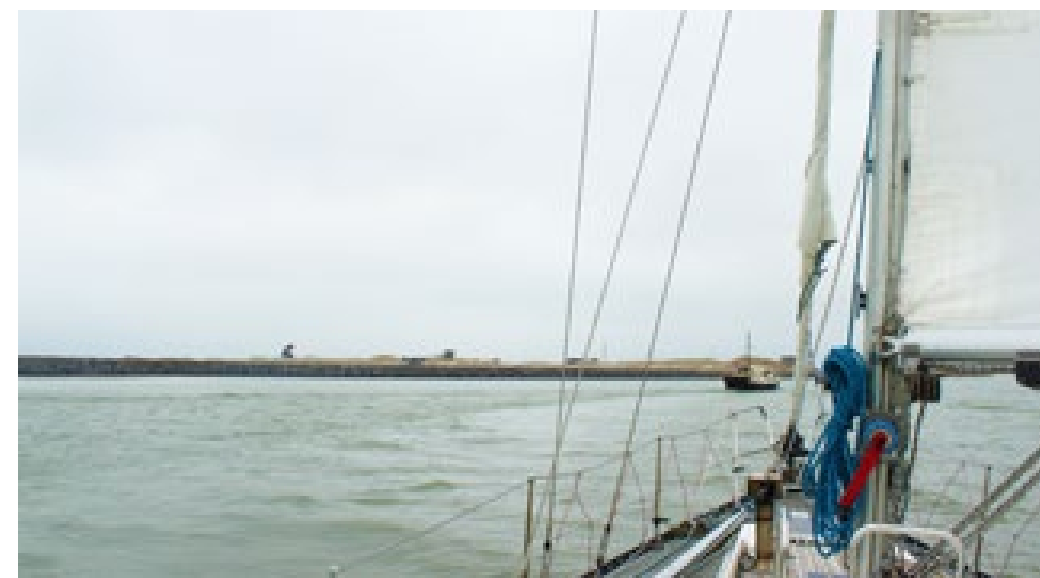
## 'S NACHTS

De Marker Wadden zijn 's nachts tot de havenhoofden goed verlicht. Daarna ontbreekt er eigenlijk een lichtenlijn die je veilig tussen de pieren door naar de grote kom brengt.



Bij het havenkantoor.

Vanaf de West-Friese kust dient het groepje van vier kardinalen met de naam M-MEET als eerste aanloopton op een koers van 158°. Van deze tonnen zijn de west- en zuidkardinalen relevant: M-MEET-W (W (6)(1) 15s en M-MEET-Z Q(6) + LFL W 15s. Door deze aan de west- en zuidkant te passeren loop je schuin naar de aanloopgeul toe in dezelfde koers van 158°. De rode MW2 ISO R4s is van belang om de haveningang 'open' te varen. Als de MW2 ISO 4s aan bakboord gepasseerd is, verleg je koers naar 60° en vaar je naar de rode en groene havenlichten op 0,5 mijl afstand. Na het rode havenlicht dien je je koers



Aanloop vanuit het westen betekent: vaar de havenmond goed open.



Het vuur van Urk.

# VAARGEBIED C

## IJsselmeer

### Wat is breed?

Het woelige IJsselmeer is een water om over te steken. Dat is de logische weg. Varen naar een overkant heeft altijd iets van een prestatie, van een ontdekking. IJsselmeervaarders hebben dan ook allemaal herinneringen aan hun eerste oversteek. Voor het eerst van Holland naar Friesland of andersom, dat is hoe dan ook een tocht om trots op te zijn. Zeilers die daaraan herinneringen ophalen, beginnen vaak te stralen en dromen glimlachend weg. 'Ik ben er, hoor,' belde ik naar huis en ik hoorde de opluchting aan de andere kant van de lijn. Want ik had een kleine boot en het thuisfront vond het water tussen hier en daar wel heel erg breed. Soms was het boottype zelf een reden tot zorg. Vrienden zeilden een 6,5 meter lang Fries jacht (een open 'boeiertje'). Wij ermee naar Friesland, Enkhuizen, Stavoren bij zuidwest 5, toenemend 6. Friese jachten hebben bij veel wind de neiging te gaan duiken. Voor Stavoren tilde een hoge golf de kont van de boeier op en gulpte het water over de kluisborden. We voelden haar bijna gaan en met het grootzeil expres half gestreken en de schrik in de benen kwamen we veilig binnen. Bellen natuurlijk.

Dus: wat is breed? De Zuiderzee was voor de aanleg van de Afsluitdijk een even beweeglijk en onstuimig gebied als de Waddenzee. Waddengeulen als Texelstroom-Vlieter en Vliestroom-Inschot liepen via de Wieringer Vlaak en de Friese Vlaak door tot voor Urk. Deze twee betonde routes voor de zeevaart kwamen samen tussen de Gammels en de Kreil om dan zuidoost te lopen naar de doorgang tussen het Enkhuizerzand en Urk. De geulen liggen er nog steeds. Het is

spannend om het kaartwerk van de 16de-eeuwse Enkhuizenaar Lucas Jansz Waghenaer te bekijken en vast te stellen hoeveel namen van geulen en ondiepten in de toenmalige Zuiderzee nog voorkomen op de huidige kaart van het IJsselmeer. Pak de kaart maar en volg de meer dan 6 meter diepe geul tussen Kreupel en Kreil zuidoost naar de Val van Urk. Tussen West-Friesland en De Kreupel loopt het ruim 5 meter diepe Wagenpad. En langs de Friese kust loopt – kan het nuchterder – het ruim 5 meter diepe Vaarwater langs de Friese kust, dat op heel oude kaarten nog wel eens als Vlie staat aangegeven omdat het een voortzetting was van de Vliestroom, die van Vlieland komt. Ondiepere delen ertussen dragen eeuwenoude namen als Middelgronden, Steenplaat, Breezand, Spaanderbank en Houtrib. Ondiepten als Munniksplaat en Hofstede verwijzen naar vruchtbaar land dat wegspoelde toen de zee in de 13de eeuw door de toenmalige kustlijn brak en Almere veranderde in de Zuiderzee.

### Mondriaan

Acht eeuwen later hebben jonge polders veel water weer verdrongen en de vroeg-middeleeuwse situatie deels hersteld. Oude Hollandse en Friese kustlijnen gaan over in kale rechte dijken, bij Medemblik in die van Wieringermeerpolder, bij Lemmer in die van de Noordoostpolder en Oostelijk Flevoland. Deze dijken zijn op het eerste gezicht net zo saai als de Afsluitdijk.

Door hun eenvormigheid kwamen charterschippers op de volgende grap. Terwijl ze hard op de dijk afzeilden, stuurden ze hun gasten met veel misbaar naar binnen: ze zouden hun



IJsselmeer.

schip dwars over de dijk zeilen. Als iedereen ongelovig binnen zat, gingen ze overstag zodat het schip met veel lawaai van klapperende zeilen en zwaarden en rammelende blokken

zijn kont naar de dijk keerde. Dan mochten de gasten weer aan dek komen, achteruit kijken en zelf vaststellen dat de sprong was gelukt.



Een artist's impression van hoe Windpark Fryslân eruit gaat zien vanuit Hindeloopen.

Saaï of niet, het zouden bij nader inzien ook Mondriaanse lijnen kunnen zijn, uitingen van een eenvoudige, maar zuivere Nederlandse esthetiek. Maar langs menig dijkvak verstoren nu nerveuze windmolens deze kalme geometrie en moeten we op zoek naar een nieuw waarderend perspectief: schone energie. En zo is de oever van het IJsselmeer verdeeld in zeer aantrekkelijke, minder mooie en zelfs afstotelijke stukken. De Westfriese Omringdijk tussen Enkhuizen en Medemblik heeft een mooi belegen aangezicht, aangevuld met geslaagde natuurontwikkeling bij Onderdijk. De Wieringermeerdijk is zonder charme en wordt nog verhard door hoekige bedrijfsgebouwen bij Oude Zeug. Hetzelfde geldt voor de Afsluitdijk, maar daaraan kleef tenminste nog het drama van de afsluiting en Hollands glorie in het eeuwenlange gevecht met de zee. Vanaf zomer 2021 is het Windpark Fryslân operationeel. Het gebied tussen Breezanddijk en Kornwerderzand telt 89 windturbines. In een ruitvorm met een tussengelegen afstand van 600 meter zijn boten straks vrij om erdoorheen te varen. Wel moeten schepen een

afstand van 50 meter bewaren tot de turbines. Het natuureiland met migratierivier voor vissen dat aan de westzijde van de sluisen van Kornwerderzand wordt opgespoten wordt niet toegankelijk voor publiek. De Friese oever met zijn oude havenstadjes heeft een eigen karaktervolle schoonheid en de glooiende kliffen van Gaasterland vormen het mooiste, bijna on-Nederlandse uitzicht vanaf het IJsselmeer. Deze ondiepe noord-oostelijke oevers zijn meestal lagerwal. Ze zijn bijna allemaal verboden ankergebied waarvan je juist vaker zou willen genieten. De tegenstelling tussen Friesland en de dijken van de Noordoostpolder en Oostelijk Flevoland kan niet groter zijn. De naoorlogse geest van broodnuchtere wederopbouw baarde dijken van een franjeloze doelmatigheid. Ze hadden toen enorme gevoelswaarde: voldoening over herwonnen veiligheid, hoop op toekomstige welvaart, trots op eigen deskundigheid. Maar er gaat in de wereld gruwelijk veel natuur verloren en de gevoelswaarde die veel IJsselmeervaarders nu zoeken ligt in natuurbeleving, niet in natuurbeheersing. Je moet dan ook over veel historisch besef en



voor de uitsprong van de haven: in het noorden L Fl 10s, in het westen Iso 4s. Vast rood en groen markeren de haveningang. Op alle naderingskoersen, behalve uit het zuidoostkwadrant, staan de havenlichten verkeerd om. Rond het groene havenlicht en vaar de haven open.

#### ANKEREN ROND FLEVO MARINA

Het water voor de dijk, oostelijk van de haveningang, is bij aflandige wind een uitstekende ankerplek. De havenlichten van de jachthaven verraden meteen of het anker krabt. Houd wel rekening met fuiken haaks op de dijk.

Ten zuiden van de strekdam liggen een paar vooroevers en een recreatiestrand. Dit is een goede dagankerplaats met 2,5 meter water, waar kinderen met een bijboot zich prima kunnen vermaken. Wel trekken passerende vrachtschepen behoorlijke hekgolven.

## Deko Marina en Houtribhaven

Even voor de sluis ligt een haveningang in de zuidoostoever, die toegang geeft tot drie jachthavens tegelijk. Vast rood en groen markeren de haveningang.

In het noordoosten, achter een opvallende appartemententoren, ligt de Parkhaven, een verzameling woningen met eigen ligplaats. Het is een in zijn eenvormigheid wat droevig oord, zonder winkels, kroegen of kerk. Je gaat er verlangen naar een achterbuurt met rommel op straat.

In het midden, direct na de haveningang aan bakboord, liggen de steigers van Deko Marina, een typisch moderne jachthaven met veel voorzieningen, maar wel dieper dan de meeste andere havens: volgens de kaart tot 3,9 meter diep. Ten zuidwesten daarvan ligt de Houtribhaven, de jachthaven van WV Lelystad. Beide jachthavens: marifoonkanaal 31.

## ROUTE

### HOUTRIBSLUIZEN–TRINTELHAVEN

De voormalige werkhaven aan de Houtribdijk, Trintelhaven, ligt ongeveer 4,4 mijl noordnoordwest van het Commissarislicht, tegen de rand van de oostelijke uitloper van het Enkhuizerzand. De geringste diepte op deze route is 2,7 meter. Vanuit Urk is dit 2,6 meter boven de steen op de Houtrib. Alleen ondiepe schepen kunnen vanuit het noordwesten dwars over de oostelijke uitloper van het Enkhuizerzand. Volg anders de route rond de groen-witte jachtbetonning.

## Trintelhaven

### AANLOOP

De haven is van ver herkenbaar aan de begroeiing op een verder kale dijk en aan de 52,5 meter hoge zendmast op de zuidwestelijke strekdam. Een koers van 245° of meer naar de haveningang voert vrij van de oostelijke uitloper van het Enkhuizerzand. De haveningang ligt op het zuidoosten. Er zijn geen hindernissen.

Ten zuidwesten van de haveningang staat een aantal dukdalven in een halve maan dicht op de dijk voor de zuidwestelijke strekdam. Het noordoostelijke groene havenhoofd steekt wat verder uit dan het rode havenhoofd.

### 'S NACHTS

Vast rood en groen markeren de haveningang. Bij de aanloop over het Enkhuizerzand staan de havenlichten verkeerd om. Rond het groene havenlicht en vaar de haven open.

### HAVEN

De havenkom heeft grotendeels glooiende stenen oevers met rietkragen. Jachten en charterschepen meren af aan de zuidwestkade, een stalen damwand met een iets



Trintelhaven op zijn mooist.

overstekende betonrand. Zorg voor dikke stootwillen. Dit is een prima haven om te ravotten en vlees te roosteren. Op de noordwestoever is tussen het geboomte een restaurantje met terras gevestigd. Op de zuidwestelijke strekdam staat een zendmast. Deze zorgde enkele jaren geleden voor hevige storingen op boordapparatuur. Maatregelen daartegen zijn inmiddels getroffen maar op het havenhoofd staat nog altijd een waarschuwbord. Door de bomen die tussen het verkeer op de dijk en haven staan, lig je hier relatief goed. Wil je iets meer rust, dan is ankeren ook een optie.

## ROUTE

### HOUTRIBSLUIZEN–URK

Erg uitnodigend zijn de zware polderdijken op dit traject niet. Driftig draaiende windturbines malen het uitzicht tot poppenstront. Er is veel vrachtvaart en noordwestenwind kan hier de hoogste golven opstuwten van het IJsselmeer. Dit is de beste plek van het IJsselmeer om 'man-overboordsituaties op zee in een druk verkeersscheidingsstelsel' te oefenen. En als een bemanning hier bij noordwest 7 beaufort

niet zeeziek wordt, is de kans klein dat ze dat op zee wel wordt.

## Ketelbrug

De Ketelbrug, 3 mijl ten zuidoosten van Urk, geeft toegang tot het Ketelmeer, de IJsselmond, de randmeren en het Zwarte Meer. Passeer bij voorkeur de middenoverspanningen, die zijn het hoogst – 12,9 meter, bij zomerpeil. Hoe hoger de golven, hoe minder marge. Voor de pijlers staan gele palen met radarreflectoren ten behoeve van de doorvaart met radar bij mist en duisternis. Het beweegbare gedeelte zit aan de zuidkant. De breedte van dit gedeelte is 18 meter, wat bij hoge golven niet erg breed lijkt. Bij windkracht 8 of meer draait de brug niet. Voor contact tijdens bedieningsuren: marifoonkanaal 18.

## Urk

De naam Urk (Urck) komt voor het eerst voor in het jaar 966 in een op schrift gestelde schenking door keizer Otto I aan het benedictijnenklooster te Elten. Toen maakten Urk en Schokland nog deel uit van dezelfde bult in