

# INHOUD

|                                       |    |
|---------------------------------------|----|
| Woord vooraf .....                    | 7  |
| Inleiding .....                       | 9  |
| De binnenwateren in de praktijk ..... | 12 |

## DE HOLLANDSE DELTA

|  |    |
|--|----|
| 1 De Hoekse Waard .....  | 18 |
| • <i>Spui en Beningen • Hollands Diep • Dordtse Kil</i>                |    |
| 2 Rond de Biesbosch .....  | 22 |
| • <i>De Biesbosch • Amer</i>   |    |
| 3 De drie Merwedes .....   | 27 |
| • <i>Nieuwe Merwede • Boven- en Beneden-Merwede</i>                    |    |
| 4 Rond Dordrecht en Rotterdam .....                                    | 31 |
| • <i>Oude Maas • Noord en Rietbaan • Nieuwe Maas • Nieuwe Waterweg</i> |    |
| 5 Waal en Lek .....  | 39 |
| • <i>Waal • Lek</i>  |    |

## HET HOLLANDSE BINNENLAND

|  |    |
|--|----|
| 6 Rond Gouda .....   | 44 |
| • <i>Hollandse IJssel • Gouwe • Oude Rijn • Rijn-Schiekanaal</i>               |    |
| 7 Rond Nieuwkoop en Vinkeveen .....  | 52 |
| • <i>Nieuwkoopse Plassen • Grecht • Kromme Mijdrecht • Vinkeveense plassen</i> |    |
| 8 Het Hollandse Plassengebied .....  | 58 |
| • <i>Heimanswetering en Woudwetering • Zijl • Kagerplassen • Braassemmeer</i>  |    |
| • <i>Westeinderplassen • Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder</i>             |    |

## VECHT EN RANDMEREN

|  |    |
|--|----|
| 9 De Vecht en de Loosdrechtse Plassen .....                            | 68 |
| • <i>De Vecht • Spiegel- en Blijkpolderplas • Loosdrechtse Plassen</i> |    |
| 10 De Randmeren .....  | 73 |
| • <i>Randmeren</i>   |    |

## NOORD-HOLLAND

|   |    |
|---|----|
| 11 Haarlem en Amsterdam .....   | 82 |
| • <i>Spaarne en Zijkanaal C • Doorvaart Amsterdam • Noordzeekanaal en IJ</i>    |    |
| 12 Zaanstreek .....   | 88 |
| • <i>Zaan • Nauernasche Vaart</i>   |    |
| 13 Kop van Noord-Holland .....  | 92 |
| • <i>Alkmaarder Meer • Noord-Hollands Kanaal • Balgzandkanaal en Amstelmeer</i> |    |

## KOP VAN OVERIJSEL

|    |   |     |
|----|---|-----|
| 14 | Rond het Kampereiland   | 100 |
|    | • <i>Ketelmeer • De Gelderse IJssel • Zwarte Meer en Ramsdiep • Zwarte Water</i>  |     |
| 15 | De Wieden   | 107 |
|    | • <i>Wieden • Meppelerdiep • Beukersgracht en Belterwijde • Beulakerwijde</i><br>• <i>Van de Walengracht naar Blokzijl • Vollenhover Kanaal, Vollenhover Meer en Kadoelermeer</i> |     |
| 16 | De Weerribben   | 111 |
|    | • <i>Kanaal Beukers-Steenwijk • Steenwijkerdiep • Kanaal Steenwijk-Ossenzijl</i><br>• <i>Wetering, Heuvingracht en Kalenbergergracht</i>  |     |

## ZUIDWEST-FRIESLAND

|    |   |     |
|----|---|-----|
| 17 | Van Overijssel naar Friesland   | 118 |
|    | • <i>Ossenzijlersloot • Linde • Mallegat • Jonkers- of Helomavaart • Pier Christiaansloot</i><br>• <i>Tjeukemeer</i>                                      |     |
| 18 | Het Friese Merengebied  | 121 |
|    | • <i>Prinses Margrietkanaal • Grootte Brekken • Koevordermeer • Langweerder Wielen</i><br>• <i>Scharster Rijn • Zwarte en Witte Brekken • Sneekermeer</i> |     |
| 19 | Tussen Stavoren en Heeg   | 126 |
|    | • <i>Johan Frisokanaal • De Geeuw, de Morra en de Oorden • Fluessen en Heegermeer</i><br>• <i>Naar Workum en Oudega • Naar Woudsend • Slotermeer</i>      |     |
| 20 | Tussen Makkum en Sneek  | 131 |
|    | • <i>Van Panhuyskanaal • Workumertrekkvaart • Bolswardervaart • Wijde Wijmerts</i><br>• <i>Geeuw • Doorvaart door Sneek naar Houkesloot</i>               |     |

## NOORD-FRIESLAND

|    |   |     |
|----|---|-----|
| 21 | Tussen Grouw, Leeuwarden en Bergum  | 136 |
|    | • <i>Prinses Margrietkanaal • Via Akkrum-Nes naar het Pikmeer • Pikmeer</i><br>• <i>Princenhof en omgeving • Wargastervaart en Wartenasterwijd • Bergumermeer</i> |     |
| 22 | Langs Franeker, Leeuwarden en Dokkum  | 141 |
|    | • <i>Van Harinxmakanaal • Doorvaart Leeuwarden • Dokkumer Ee • Doorvaart Dokkum</i><br>• <i>Dokkumer Grootdiep • Dokkumerdiep • Lauwersmeer</i>                   |     |

## GRONINGEN

|    |  |     |
|----|--|-----|
| 23 | Binnendoor van Lauwerszee naar Eems-Dollard  | 146 |
|    | • <i>Zoutkamperril en Reitdiep • Doorvaart stad Groningen • Eemskanaal</i><br>• <i>Winschoterdiep en Westerwoldse Aa</i> |     |
|    | Register   | 156 |



|                                  |                         |
|----------------------------------|-------------------------|
| Hoekse Waard                     | Pag. 18                 |
| Biesbosch                        | Pag. 22, 27             |
| Dordrecht en Rotterdam           | Pag. 31                 |
| Waal en Lek                      | Pag. 39                 |
| Gouda en Groene Hart             | Pag. 44                 |
| Nieuwkoop en Vinkeveen           | Pag. 52                 |
| Hollandse Plassen                | Pag. 58                 |
| Vecht en Randmeren               | Pag. 68, 73             |
| Amsterdam, Haarlem en Zaanstreek | Pag. 82, 88             |
| Kop van Noord-Holland            | Pag. 92                 |
| Kop van Overijssel               | Pag. 100, 107, 111      |
| Friese Meren                     | Pag. 118, 121, 126, 131 |
| Noord-Friesland                  | Pag. 136, 141           |
| Groningen                        | Pag. 146                |

# OVERZICHTSKAART

# WOORD VOORAF

Veel zeilers zijn vooral gericht op het open water van Noordzee, Waddenzee of IJsselmeer – en terecht, want daar kan immers naar hartenlust gezeild worden. Maar door die blik op de verre einders kun je gemakkelijk over het hoofd zien dat er in grote delen van Nederland voor zeilschepen ook uitgebreide mogelijkheden zijn om juist van het binnenwater te genieten, zonder dat de mast een probleem oplevert. Sterker nog, de plassen, rivieren en vaarten van Nederland zijn een vakantiebestemming op zich. Veel watersporters gaan steeds vaker voor een kortere periode met hun zeilschip weg. In dat geval kan het reisdoel niet erg ver weg zijn en dan snoept een paar dagen verwaaid liggen wel erg veel van die toch al korte tijdsspanne af. Als je dan bedenkt dat je op het besloten binnenwater veel minder van het weer afhankelijk bent, kan het heel verfrissend zijn om de steven eens de andere kant op te wenden.

## DWARS DOOR DE STAD

Grote delen van de benedenrivieren, de Biesbosch, het plassegebied rond de Kaag, de Braassem en de Westeinder; de Vecht en de Loosdrechtse Plassen, een groot deel van Noord-Holland, de Kop van Overijssel en de Friese Meren – ze liggen allemaal open voor zeilers met staande mast. Het is zelfs mogelijk om met staande mast dwars door een groot aantal bijzondere steden te varen of er midden in het centrum aan te leggen. Denk aan Dordrecht, Rotterdam, Gorinchem, Leiden, Gouda, Haarlem, Amsterdam en Alkmaar in het westen van het land. En in het noorden bijvoorbeeld Groningen, Leeuwarden, Dokkum, Sneek, Bolsward en Franeker. Of Kampen!

## VANAF ‘DE ANDERE KANT’

Een van de fijnste aspecten van het varen op binnenwateren is de enorme afwisseling die je op een vaardag kunt hebben. Het is in alle delen van het land mogelijk om de dag te starten midden in een grote stad en dan – nadat een paar bruggen voor je



*In veel steden kun je met je zeilschip tot in het centrum doorvaren.*

open zijn gegaan – een luttel aantal vaaruren later midden in de natuur te lunchen, hetzij achter je anker; hetzij aan een steigertje voor het riet. Of andersom: na je ontbijtje in een poldersloot gooi je voor en achter los en 's middags lig je midden in een gezellige stad, met je eigen boot als terras, al dan niet achter een glas koele witte wijn. Een ander voordeel van de binnenwateren is dat de oevers vaak heel dichtbij zijn. In plaats van voortdurend bezig te zijn met het afstellen van koers, wind en zeilvoering, kun je veel meer om je heen kijken. Net als je mede-opvarenden... Op de binnenwateren is bovendien heel veel te zien; er gebeurt altijd wel wat: terwijl je over een bochtige, smalle kreek vaart, schiet voor je schip langs de blauw-oranje flits



*In ons drukbevolkte land moet er wel regelmatig een brug voor je open.*



*Ook in de drukste watersportgebieden zijn nog rustige oppertjes te vinden.*

van een ijsvogel naar de overkant. Op een ander moment glijden er weilanden voorbij, waarin Hollandse koeien dromerig staan te herkauwen. En aan het eind van de vaardag word je vanaf een vol terras bekeken, of je ziet, genoeglijk in de kuip van je eigen schip, een stad met oude gevels op de kades vanaf 'de andere kant' – een ervaring waarvoor toeristen in de rondvaartboot moeten stappen. Wel is het natuurlijk zo dat je met een zeiljacht meestal wat meer gebonden bent aan de doorgaande vaarwegen, domweg omdat daar de grootste vaardiepte te vinden is en daarover de meeste beweegbare bruggen liggen. Ook brengen doorgaande routes over het algemeen meer drukte met zich mee. Maar toch kun je vaak, door net even een afslag te nemen, de rust opzoeken van een stil oppertje of een rustige ankerplek. En wie denkt dat je alleen maar op de motor kunt varen op de binnenwateren, zal zijn mening moeten bijstellen: op verrassend veel binnenwateren is het mogelijk om de zeilen te hijsen en de motor uit te zetten, uiteraard wel afhankelijk van windrichting en ligging van het vaarwater.

*Lekker in het zonnetje wachten voor de brug.*

*Op de binnenwateren is onderweg vaak veel te zien.*



## ANDERE MINDSET

Alleen ligt de dynamiek op de binnenwateren totaal anders dan op het open water: Je hebt andere beperkingen, maar krijgt ook andere vrijheden dan op het open water. Op een vaart of kanaal hoef je meestal niet te wachten op wind of getij, maar op de bediening van een brug of sluis. Dit vergt soms wat geduld, omdat er op de binnenwateren – zeker op bepaalde trajecten – nu eenmaal regelmatig een aantal bruggen voor je schip geopend zal moeten worden. Maar neem de tijd! Je hebt even een andere 'mindset' nodig, maar in plaats van een kwartier voor de brug te dobberen kun je er ook voor kiezen even aan het remmingwerk te gaan liggen en nog een goed boek te pakken of een kop koffie in te schenken. Het passeren van een sluis kan zelfs een welkome onderbreking zijn van een vaarmiddag. Even de benen strekken op de sluisgade om je landvasten om een bolder te slaan, een praatje te maken met de burens die naast je in de sluis kolk liggen – je kunt het allemaal zo relaxed maken als je zelf wilt. Je bent immers met vakantie en hoeft niet per se binnen 24 uur 200 mijl verderop te zijn. Een dag achter elkaar doorvaren hoeft ook zeker niet altijd.



In ruil daarvoor maak je kennis met een zeer verrassend en avontuurlijk vaargebied: voor menig zeezeiler die voor 't eerst over de binnenwateren vaart, gaat er een wereld open. En uiteindelijk gaan we allemaal om dezelfde redenen het water op – natuurlijk om te ontspannen en te genieten van weer en wind, maar ook om onze grenzen te verleggen en nieuwe plekken te verkennen. Plekken die bij wijze van spreken om de hoek kunnen liggen, maar waar je toch niet eerder geweest bent.

# INLEIDING

## DE GRENZEN VAN DIT BOEK

Dit boek is bedoeld om de lezer te inspireren zijn steven 180 graden te wenden en in plaats van voor een zeiltocht over IJsselmeer, Waddenzee of Noordzee eens te kiezen voor een koers die letterlijk landinwaarts ligt: de binnenwateren van ons waterrijke Nederland. Niet voor iedereen ligt de grens tussen waar het open water eindigt en het binnenwater begint even duidelijk. De keuze tussen 'buitenwater' en 'binnenwater' die ik voor dit boek heb gemaakt, is als volgt tot stand gekomen: de Zeeuwse stromen, de Noordzee, de Waddenzee en het IJsselmeer beschouw ik als buitenwater; net als Grevelingen, Volkerak en Haringvliet trouwens – hoewel de laatste drie in zekere zin toch als besloten wateren gezien kunnen worden. Alle overige rivieren, kanalen, plassen en meren van Nederland zie ik als binnenwateren. Je gaat dus naar 'binnen' via de Volkeraksluizen, de Nieuwe Waterweg, het Noordzeekanaal of het IJ, het Lauwersmeer of het Ketelmeer, dan wel via een van de (soms voormalige) zeehavens met vaarverbinding naar het achterland, zoals Delfzijl, Harlingen, Lemmer of Stavoren.

## MASTHOOGTE

Een andere grens die getrokken moest worden, was die van de masthoogte. Bij een zeiljacht van rond de 9 m bedraagt die al gauw zo'n 13 à 14 m. Ik ben er dan ook van uitgegaan dat alle in dit boek beschreven wateren te bevaren moeten zijn met een masthoogte van 14 m of meer. Op de plekken waar interessante vaarmogelijkheden liggen voor zeilschepen met een wat lagere mast, bijvoorbeeld rond de 12 m, heb ik die mogelijkheden overigens wel benoemd, met expliciete vermelding van de masthoogte. Er is nog een andere beperking, die soms even groot kan zijn, zeker in bepaalde gebieden: de maximale diepgang namelijk. Zolang je op de grotere doorgaande routes blijft, zal dat met een schip tot ongeveer 1,90 m diep niet zo gauw een probleem opleveren. Als je echter rond gaat zwerven op wat kleinere binnenwateren, kun



je snel beperkingen in diepte ondervinden, met name in het Groene Hart, in de kop van Overijssel en in het Friese Merengebied. Ook op grotere wateren en meren kan het buiten de vaargeul snel ondiep worden.



## INDELING

Om alle vaarmogelijkheden op de binnenwateren overzichtelijk weer te geven heb ik in het boek vaarwateren gegroepeerd die op een bepaalde manier een eenheid vormen. Hierdoor kan het voorkomen dat het ene beschreven gebied veel groter is dan het andere. De beschrijvingen volgen elkaar, gezien vanaf het zuidwesten naar het noordoosten, zo veel mogelijk op. Voor het gemak staat er per beschreven vaarwater onder PRAKTISCHE INFO een overzicht van aansluitende vaarwateren. Dit is meestal geen volledige lijst – je vindt hier alleen de (deels) met staande mast bevaarbare wateren benoemd.

*Oude Zuiderzeehavens als Stavoren geven nog steeds toegang tot de binnenwateren.*

*Peilschalen op vaste bruggen vertellen of je door kunt varen.*



# DE BINNENWATEREN IN DE PRAKTIJK



*Rond bruggen en sluisen  
scheelt het veel als je  
goed kunt manoeuvreren  
met je schip.*

*Als je toch al in de mast  
klimt voor een klusje,  
kun je ook een meetlint  
meenemen.*

## ALGEMEEN

Varen op de binnenwateren stelt in bepaalde opzichten totaal andere eisen aan schip en opvarenden dan varen op ruim water. Ineens zijn zaken als zeewaardigheid en navigatie niet meer zo direct van belang. Maar andere dingen natuurlijk wel, bijvoorbeeld de wendbaarheid van het schip en het vermogen om handig te kunnen manoeuvreren rond bruggen en in sluisen voor zowel schipper als bemanning. Bij het plannen en kiezen van je vertrekmoment moet je hier in plaats van met wind en getij vooral rekening houden met bedieningstijden en spitsuursluitingen. En met stremmingen! Vaarwegen op de binnenwateren zijn gevoelig voor storingen in bruggen of sluisen. Het ongeluk met de brug in aanbouw in Alphen aan den Rijn in de zomer van 2015 heeft duidelijk gemaakt dat de doorvaart tussen Gouda en Alphen aan den Rijn een kwetsbare plek is. Is deze route gestremd, dan loopt de enige alternatieve route over de Noordzee. De route tussen Leeuwarden en Groningen is op een vergelijkbare manier gevoelig, maar de meeste andere doorvaartroutes hebben een of meer alternatieven.

## WEET HOE HOOG JE SCHIP IS

Varen op de binnenwateren betekent dat de maximale maten van je schip erg belangrijk zijn. Weten of je zonder schade onder bepaalde vaste bruggen doorkomt is essentieel, net als weten welke routes qua diepgang wel of niet haalbaar zijn. Het spreekt voor zich dat zeilschepen met een gemakkelijk strijkbare mast op de binnenwateren in het voordeel zijn en een veel ruimer vaargebied hebben. En platbodems zijn wat betreft diepgang absolute winnaars op de binnenwateren: die bedraagt vaak minder dan een meter. Voor mensen die zich nog op de aanschaf van een zeilschip oriënteren zijn dit belangrijke overwegingen, maar de meeste lezers hebben waarschijnlijk al een schip en zullen het daarmee moeten doen. Voor hen is het dan ook met name belangrijk om exact te weten hoe hoog hun schip is en hoe diep het steekt. Het is niet gemakkelijk om de masthoogte van je schip tot op de centimeter nauwkeurig te bepalen, maar wanneer je de mast voor onderhoud of voor aanpassingen van je schip haalt, is dat natuurlijk een goed moment om eens een exacte meting te doen. Een grove inschatting





kun je maken door een zelfgemaakt meetlint (of een lijn met markeringen) door het hoogste op de mast gemonteerde valblok te hijsen en een schatting te maken voor het resterende deel van de mast (plus antennes, toplicht en windex). Tel er dan nog wel de hoogte van waterlijn tot mastvoet bij op. Ook bij het jaarlijks aanbrengen van antifouling, als je schip toch in de bok staat, is het vrij eenvoudig om je precieze diepgang te meten. Regelmatig blijkt dat de echte maat afwijkt van de maat die door werven en leveranciers wordt opgevoerd.



*Op wateren met variërend peil is het verstandig om de waterstand te controleren.*

*Ook op de rivieren kun je met getijdenwater te maken krijgen.*

## WATERSTANDEN EN GETIJDEN

Even belangrijk als weten wat je exacte masthoogte en diepgang is, is weten hoe de waterstand de brughoogte en vaardiepte beïnvloedt. Niet alleen op getijdenwater, waar dit vanzelf spreekt, maar ook op binnenwateren die in een open verbinding met een groter oppervlak staan. Doordat water bij aanhoudende wind uit een bepaalde richting opgestuwd wordt, kan het waterpeil variëren. Door dit op- en afwaaien zijn peilverschillen van een meter geen uitzondering. Tot slot kan ook heftige regenval van invloed zijn op het waterpeil. Veel vaste bruggen zijn voorzien van een peilschaal, die aangeeft wat de precieze doorvaarthoogte is. Om deze schalen goed af te lezen moet je de brug soms wel behoorlijk dicht naderen, wat in combinatie met stroming lastig kan zijn. Vaak wordt de brughoogte (H) of waterdiepte (D) in kaarten of tabellen aangegeven ten opzichte van het NAP, bijvoorbeeld  $H = \text{NAP} + 14,80 \text{ m}$

of  $D = \text{NAP} - 2,75 \text{ m}$ . Als je de waterstand ten opzichte van het NAP kent (vaak telefonisch op te vragen of op internet op te zoeken), kun je eenvoudig de daadwerkelijke hoogte en diepte berekenen. Veel vaarwateren hebben een vast streefpeil, dat eveneens wordt aangegeven ten opzichte van het NAP, bijvoorbeeld  $KP = \text{NAP} + 0,5 \text{ m}$  – waarbij KP de afkorting is van 'kanaalpeil'.

## GETIJDENSTROMING

Sommige benedenrivieren staan in open verbinding met de zee, en op deze wateren komen dan ook getijden voor. Niet alleen om de brughoogten en waterdiepten te berekenen, maar ook voor de inschatting van stroomrichting en -snelheid is het van belang om hier goed van op de hoogte te zijn. Over het algemeen kun je stellen dat op vaarwegen waar sprake is van rivierstroming, gedurende één getijdencyclus ongeveer 3 à 4 uur lang een stroming landinwaarts staat en zo'n 8 à 9 uur een stroming zeewaarts. Op of rond hoogwater in Hoek van Holland begint de vloed op de benedenrivieren te lopen. In perioden van weinig of juist veel afvoer van rivierwater kan dit moment naar voren of naar achteren verschuiven. Op rivieren waar geen wateraanvoer 'van boven' is, zijn de perioden van eb en vloed ongeveer even lang.

## VAREN TUSSEN DE BEROEPSSCHEPEN

Op de binnenwateren heb je regelmatig te maken met beroepsvaart, en vaak komen de vrachtschepen vlak langs je. Op smalle kanalen en vaarten kun je dan ook te maken krijgen met sterke zuiging, vooral op momenten dat je opgelopen wordt. Hoe meer ruimte je dus aan





*Gestapelde containers ontnemen de schipper het zicht vlak voor het vrachtschip.*

*Bij veel bediende bruggen moet je nog steeds wat kleingeld in een klompje doen.*

vrachtschepen kunt geven, hoe beter. Het is erg belangrijk om op vaarwegen als het Prinses Margrietkanaal strikt aan de stuurboordwal te varen. Ook in de bochten, waar vrachtschepen meer ruimte nodig hebben in verband met het uitzwaaien van het achterschip. Omdat vrachtschepen vaak een verrassend hoge snelheid hebben, maar ook een behoorlijk grote dode hoek (die kan oplopen tot 350 m), is het dan ook geboden om goede uitkijk te houden, vooral naar achteren. Tot slot is het verstandig om je op de hoogte te stellen van de reglementen omtrent het gebruik van het 'blauwe bord', met name op boven- en benedenrivieren als Waal en Merwede. Toont het beroepsschip een blauw bord met een wit flikkerlicht, probeer dan zo mogelijk aan de kant van dat bord te passeren. Over de marifoon noemen beroepsschippers dit 'elkaar stuurboord-stuurboord passeren'. En al vindt de communicatie met bruggen en sluisen steeds vaker via telefoonlijnen plaats, de marifoon is op de binnenwateren nog steeds onmisbaar. Op drukke scheepvaartwegen gaat alle communicatie tussen de beroepsvaart over de marifoon, zodat je goed kunt volgen wat er om je heen gebeurt. Noodoproepen op het binnenwater gaan via het blokkanal of kanaal 10.

## BRUGGEN EN SLUIZEN

Op veel plaatsen in ons drukbevolkte Nederland kruist het waterverkeer het landverkeer door middel van bruggen. Het ligt voor de hand dat die twee verkeersstromen elkaar soms in de weg zitten, wat kan resulteren in flinke wachttijden. Veel bruggen worden binnen kantoortijden in principe doorlopend bediend, maar het kan ook voorkomen dat een brug maar enkele

keren per dag bediend wordt. Met name spoorbruggen zijn afhankelijk van een 'gaatje' in het treinverkeer om een brugopening mogelijk te maken. Bovendien worden bruggen in stedelijke gebieden vaak gedurende een periode in de ochtend- en de avondspts niet bediend. Ook zijn er verrassend veel sluisen in ons platte landje; deze fungeren op mooie vaardagen vaak als flessenhals...

## VLOT DOOR BRUG EN SLUIS

Probeer bij het passeren van bruggen vlot door de geopende brug te varen, zodra de brugwachter daar toestemming voor geeft. Sluit zo veel mogelijk aan bij schepen die vóór jou door de brug varen, zodat de wachttijden niet onnodig oplopen. Houd ook rekening met eventuele tegenliggers. Bij het wachten voor sluisen en het invaren van de schutkolk is de volgorde van aankomst bepalend, al zal de sluiswachter daarbij meestal aan beroepsvaart en grotere schepen voorrang geven. Wachten op je beurt is een belangrijke beleefdheidsregel op het water; en het voordringen bij sluisen is dan ook een van de meest voorkomende ergernissen onder watersporters. Maak bij het schutten van zoet naar zout water altijd eerst achter vast, om te voorkomen dat je dwars uitgezet wordt. Dit is zelfs met wind pal van voren het verstandigste – de stroming naar voren is in het algemeen krachtiger dan de wind.



## JACHTHAVENS EN AANLEGPLAATSEN

Bij elke vaarwaterbeschrijving in dit boek staat aangegeven waar je onderweg aanlegmogelijkheden vindt – alleen jachthavens die voor zeilschepen bereikbaar zijn en voldoende diepte hebben voor het gemiddelde zeilschip, tenzij anders aangegeven. Meestal betreft het ook een keuze uit verschillende aanlegmogelijkheden, waarbij