

NAARDERTREKVAART



Ligging

De Naardervaart is een vaart in Noord-Holland die start bij de vestinggracht van de vestingstad Naarden en uitmondt in de Vecht bij de vestingstad Muiden. Het vrijwel kaarsrechte kanaal heeft een lengte van net iets meer dan 6,5 kilometer.

Geschiedenis

Oud Naarden

15 mei 1350 is een bijzondere datum voor de stad Naarden. Het is de dag waarop Oud-Naarden als eerste stad werd verwoest aan het begin van de Hoekse-en Kabeljauwse twisten. Deze twiststrijd vond plaats in de 14e en 15e eeuw en had zijn oorsprong in het kinderloos blijven van graaf Willem IV van Holland. Al twee dagen later op 17 mei 1350 verleende graaf Willem V (de 17-jarige zoon van keizer Lodewijk IV en Margaretha II van Henegouwen) de inwoners van Naarden het recht om hun stad te herbouwen. De herbouw vond plaats op een plek 3,5 kilometer ten zuidwesten van de verwoeste stad. Hier ontstaat het Naarden dat we nu nog kennen en dat een kleine drie

eeuwen later naamgever zou worden voor een trekvaart.

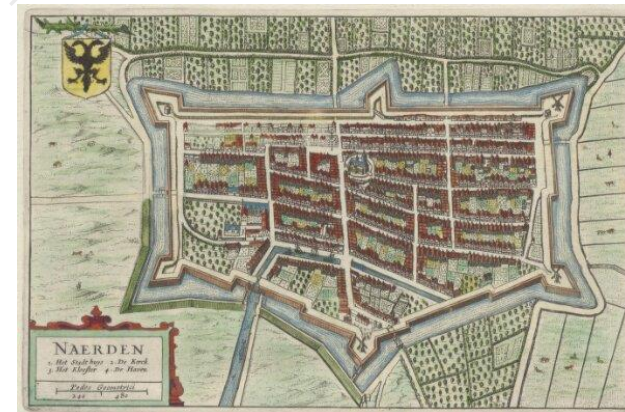
Een klooster voor een kanaal

In de omgeving van het voormalige Oud Naarden zou rond 1420 nog wel een mannenklooster worden opgericht. Dit werd een vermogende stichting en ging in 1579 over in handen van het gemeentebestuur. Het omvatte toen meer dan 100 hectare grond en zou de gemeente nog tot in de 20^e eeuw van financiën voorzien. Zoals we later zullen lezen heeft het gemeentebestuur er ook de Naardertrekvaart mee kunnen financieren. Het klooster, de hofstede en de landerijen zijn niet meer als zodanig aanwezig. Het bevatte een groot deel van waar nu de landgoederen Oud-Naarden en Oud-Valkeveen zijn te vinden tussen Naarden en Huizen. De grondvesten van Oud Naarden en het later monnikenklooster zijn al eeuwen geleden opgeëist door de Zuiderzee.

Een haven voor de nieuwe stad

Het nieuwe Naarden ontving in 1355 stadsrechten en een stapelrecht. Een groot deel van de in de Zuiderzee gevangen vis, moest op de markt in Naarden worden verhandeld. Op 8 mei 1403 schonk hertog

Albrecht van Beijeren, graaf van Henegouwen, Holland en Zeeland, Naarden het privilege om een zeehaven aan te leggen lopende van de Zuiderzee tot in de stad. In 1411 werd dit zeehavenkanaal in gebruik genomen.



Boven: Het Naarden uit de 16^e eeuw (Blauw-atlas, noorden onder). Vermoedelijk net voor de aanleg van de Naardertrekvaart in 1641. Linksonder is het zeehavenkanaal te zien dat aansluit op de huidige Oude Haven.

Het zeehavenkanaal bracht Naarden voorspoed en maakte het mede tot de hoofdstad van het Gooiland. Toch verzandde het kanaal geregeld en bleef onderhoud noodzakelijk. Op 20 september 1533 gaf keizer Karel V Naarden toestemming om een hoofd te maken in de Zuiderzee. Ter vergoeding van de kosten mocht 30 jaar lang profijt worden getrokken van de



Boven: Kaart met daarop het zeehavenkanaal en de Naardertrekvaart (situatie rond 1740).

aanwas van gronden ter weerszijden van het hoofd. Dit hoofd lag ongeveer waar nu het waterrecreatiegebied Naarderbos ligt. In 1634 ontving de stad een octrooi om de dijken ter weerszijden van het zeehavenkanaal te verhogen.

Tot in de 19^e eeuw zou dit kanaal met zeehaven met tussenpozen in gebruik blijven totdat deze definitief werd gedempt. Het bestond dus eeuwenlang naast de nieuwere Naardertrekvaart. Nu is van dit oude zeehavenkanaal, waarvan ooit de vissers van Huizen eeuwenlang gebruik maakten, vrijwel niets meer terug te vinden.

In sneltreinvaart

We gaan weer even terug in de tijd. Niet lang na het verhogen van de dijken langs het zeehavenkanaal zou Naarden, samen met de steden Amsterdam en Muiden, octrooi krijgen voor de aanleg van een vaart met pad en wagenweg. Het is dan 25 oktober 1640 en met deze trekvaart zal Naarden aangesloten worden op het hypermoderne vervoerssysteem in de Republiek. Een ware snelweg.

Op 16 mei 1641 werd het gehele traject van Amsterdam naar Naarden in 36 percelen van 100 Rijnlandse roeden (ca. 375 meter) aanbesteed. Op 27 mei moesten de verschillende aannemers met het werk beginnen en op Sint Pieter (1 augustus) moest het gereed zijn. Dat lukt en na enkele afrondende werkzaamheden werd de vaart in 1642 geopend. Ongehoord snel als we dat met onze tijd vergelijken.

De totale kosten bedroegen circa f 240.000,-. Naarden bekostigde de aanleg hiervan door in 1640 landgoed Oud Naarden te verkopen aan vier Amsterdamse kooplieden.

Overstappen

De Naardertrekvaart zelf besloeg 18 percelen en vormt daarmee ongeveer de helft van de aangelegde vaarweg. De andere helft kreeg de naam Muidertrekvaart. Het octrooi dat de Staten van Holland verleende bepaalde dat de vestingwerken van Muiden niet doorgraven mochten worden. In Muiden waren reizigers dan ook gedwongen om over te stappen. Ook de goederen moesten worden overgeslagen. Overigens was dit niets vreemd. Trekschuiten naar verschillende plaatsen lagen in de grote steden vaak ver uit elkaar, zodat men altijd door de stad moest lopen. Vergelijk het met de kopstations van grote steden bij de aanleg van de spoorwegen. Ook Amsterdam kende meerdere van deze kopstations, die pas met de opening van het Centraal Station in 1889 werden vervangen. In Parijs en Londen zijn ze nu nog aanwezig. In Naarden vertrokken zes trekschuiten per dag richting Amsterdam.

Terug naar Muiden. Het vele zandvervoer dat vanuit Naarden plaatsvond, zorgde er al snel voor dat er druk op Muiden werd uitgeoefend om de vestingwerken van sluizen te voorzien. Deze kwamen er waarschijnlijk al kort na de aanleg van de vaart. Ze werden in 1739 en 1842 verbeterd, mede om militaire redenen.

Heel veel zand

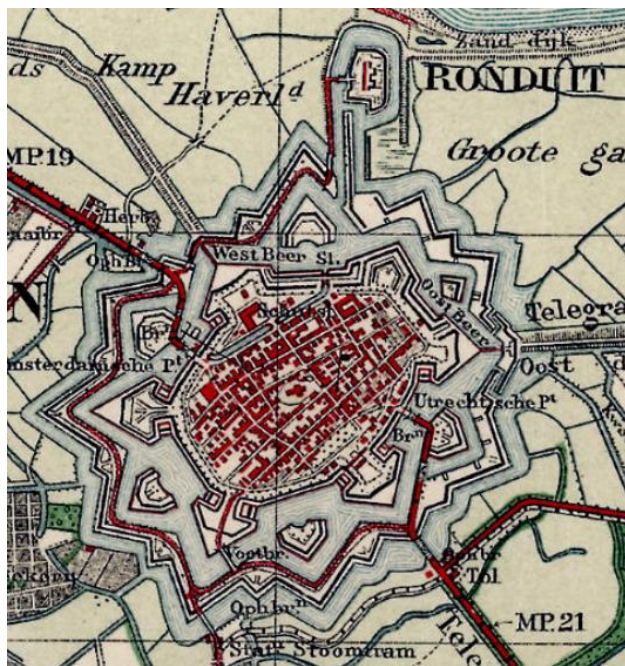
De aanleg van de trekvaart werd al snel een succes voor Naarden. De eerste decennia zien we naast de trekschuiten vooral zandschepen het Gooise zand vervoeren naar het snel groeiende Amsterdam. Dit komt ook mooi van pas als na het rampjaar 1672 de vesting van

Naarden ingrijpend wordt gemoderniseerd. Naast de aanleg van wallen en fortificaties wordt rondom de vesting het landschap grootschalig afgegraven voor het schootsveld.

Onder: Het einde van de Naardertrekvaart in de Naardense vestinggracht bij de Groene Brug.



Pas in 1685 zijn alle vestingwerken afgerond en is de stervormige vestingstad gereed, zoals we die nu nog kennen. De Naardertrekvaart zorgt al die tijd en ook daarna voor het vervoer van het afgegraven zand. Zelfs in 1858 zijn er nog 2.500 tol betalende zandschepen op de Naardertrekvaart. Lees [hier](#) meer over de zanderijen rondom Naarden.



Boven: De Vestingstad Naarden met de West- en Oost-Beer. Let op de herberg bij de Naardertrekvaart. Later vervangen door industrie.

Voor zowel de Naardertrekvaart als het zeehavenkanaal betekent de aanleg van de nieuwe vestingwerken dat de toegang tot de stad verandert. Er worden twee stenen dammen aangelegd in de vestinggracht als zeekering; de West Beer en de Oost Beer. De West Beer scheidt beide vaarwegen van elkaar waarbij de Naardertrekvaart via de vestinggrachten aansluit op de huidige Nieuwe Haven en het zeehavenkanaal op de Oude Haven.

Postkoetsen

De fortificaties belemmeren uiteindelijk de ontwikkeling van Naarden. Aan het begin van de 18^e eeuw is er nog een bloeiende zijde- en fluweelnijverheid in Naarden, maar vanaf het midden van de 18^e eeuw verdwijnt deze snel en is er nauwelijks meer sprake van handel of nijverheid. Naarden is vooral een bestuurlijk centrum en beschikt over een garnizoen. In de Napolitaanse Tijd is de stad sterk verpauperd. Al die tijd is er wel één lichtpuntje: de wagenpost van de firma Heshuijzen en compagnons.

Deze wagenpost was al vanaf 1664 actief onder de naam Hamburger Postwagen en had een vestiging in Naarden. Zij verzorgde het vervoer

van goederen, maar ook van passagiers, vanaf de haven van Amsterdam over de Naardertrekvaart naar Naarden en dan over land naar Hamburg via tussenstations in Amersfoort, Deventer, Delden en Osnabrück. Een (oncomfortabele) reis van 5 dagen. Het gedeelte tussen Naarden en Laren was berucht om zijn overvallen door arme 'Gooiers'.



Boven: Een postkoets zoals deze in Naarden had kunnen rijden richting het oosten.

Aan alles komt een eind

In 1827 schreef de burgemeester van Naarden nog dat de Hamburger Postwagen aanmerkelijke voordelen opleverden voor de schippers, omdat alle goederen hier werden gelost. Toch was het begin van het einde al in zicht. Steeds vaker reden diligences vanuit Amersfoort, Arnhem en Deventer rechtstreeks door naar Amsterdam. Dat kon onder andere over de in 1839 aan het Rijk afgestane en

vervolgens bestrate weg langs de trekvaart. Het was echter de oprichting van de eigen post- en stoombootdienst in Hamburg dat er al eerder voor zorgde dat de firma. Heshuijsen op 1 juli 1831 werd opgeheven.

Van zand naar recreatie

Op de Naardertrekvaart werd het ook steeds rustiger. Met de komst van de trein (1874) en tram (1884) was de vaart economisch gezien eigenlijk niet meer interessant en was er sprake van een sluimerend bestaan.

Het beeld rondom de vaart veranderde wel. In 1926 werd de Kringenwet opgeheven en kon Naarden ook buiten haar vestingwallen bouwen. Zo ontstond Tuindorp Keverdijk ten zuiden van de vaart en kwam aan de noordzijde een bedrijventerrein waar onder andere de Naardense Tinfabriek (1956-2017) was gevestigd. De aanwezige bedrijven maakten echter nauwelijks gebruik van de vaart.

In 1956 heeft de Naardertrekvaart nog een diepgang van 1,60 meter. Deze is afgenomen tot 1,30 meter in 2015.

De vaart wordt nu vooral gebruikt door roeiers en wat recreatievaart. De vaart is geschikt voor

sloepen en motorboten. In 2008 passeerden gedurende het seizoen 92 boten de Keetpoortsluis in Muiden. In 2014 was dit aantal 160. Een deel hiervan zal gebruik maken van het rondje Naardertrekvaart, Karnemelksloot en 's-Gravelandsevaart en zo bij Uitermeer weer op de Vecht komen.

Onder: De voormalige Tinfabriek langs de Naardertrekvaart. Gezien vanaf de Prinses Irenebrug.



Nieuwe perspectieven?

Tussen 2005 en 2016 zijn er studies uitgevoerd om een recreatieve vaarverbinding te maken tussen de Naardertrekvaart bij Naarden en het Gooimeer bij het Naarderbos. Dit is er echter niet van gekomen gezien de benodigde investeringen.

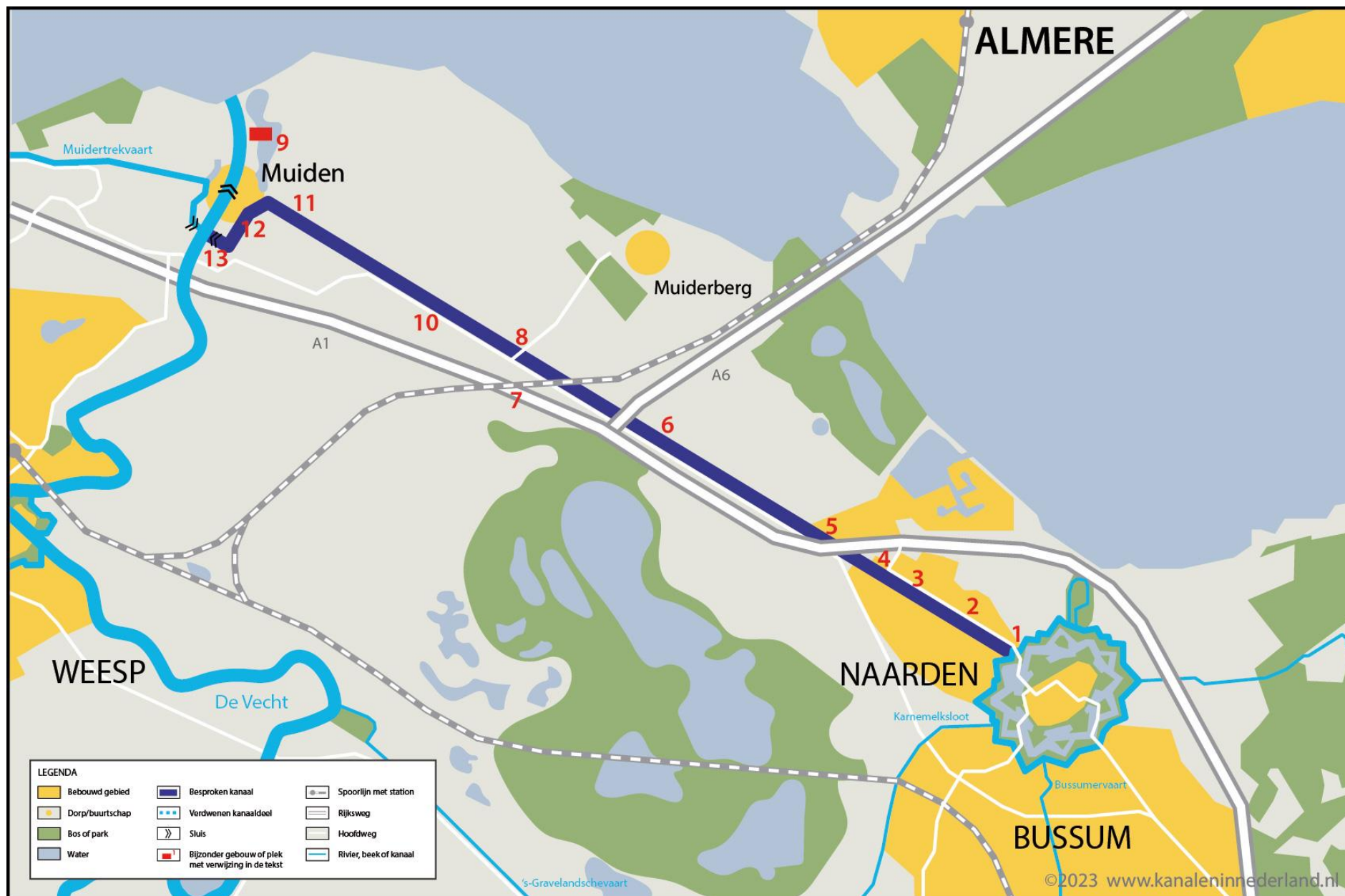
Verder zijn er in 2018 plannen gepresenteerd om de verlaten havenkom ten noorden van de Groene Brug in Naarden in te richten als nieuwe passantenhaven. Ook hier blijft het oorverdovend stil. In 2022 is er in ieder geval nog niets van al dit moois uitgevoerd. Je moet de Vesting Naarden blijkbaar vooral per auto aandoen.



Boven: In de toekomst meer recreatie op de Naardertrekvaart?

Onder: Visie Passantenhaven Naarden (Gooise Meren, 2018) met linksonder de Groene Brug getekend.





Langs de Naardertrekvaart

De best bewaarde vestingstad

De Vesting Naarden is de meest omvangrijke en complete vestingstad van ons land. Het is tevens één van de best bewaarde vestingsteden van heel Europa. De bastions, ravelijnen en de dubbele omwalling en grachtengordel met enveloppe zijn indrukwekkend en vormen het beste voorbeeld van het Nieuw Nederlandse Vestingstelsel. Het historische stadscentrum is nog altijd alleen maar te bereiken via zogenaamde gedekte wegen. Deze benaderen de vesting niet rechtstreeks, maar in geflankeerde bochten.

Kanaal in de marge

En dan heeft deze fraaie vestingstad dus ook nog een kanaal; de Naardertrekvaart. Deze vaart sluit in het noordwesten aan op de vestinggracht bij de Amsterdamsestraatweg. Hier was tot 1915 de Amsterdamse Poort gelegen. De afwezigheid hiervan is nog altijd een gemis. De vaart eindigt nu een beetje in het niets van het kalme water van de gracht. Niks geen poort, herberg of sluis dat wat meer karakter aan deze plek had kunnen toevoegen. Wat er wel is, is de Groene Brug in de Amsterdamsestraatweg (1). Deze stalen brug is



inderdaad groen. Vanaf de brug heb je een mooi uitzicht over de buitengracht van de vesting en de havenkom.

Een historische route

De vaarroute vanaf de Naardertrekvaart naar het stadscentrum gaat onder de Groene Brug

Boven: Naarden-Vesting. Ook bekend van het jaarlijkse fotofestival.

Door naar de havenkom. Hier liggen enkele sloepjes langs de kant. Mochten de plannen waar ik eerder over sprak werkelijkheid worden, dan zal het vast levendiger worden. Dat zou niet verkeerd zijn voor deze plek waar



Boven: De havenkom met in de verte de brug onder het Waterkeringpad.

verkeer en industrie nu het meest beeldbepalend zijn.

Vanuit de havenkom vaar je onder de brug van het Waterkeringpad door om uit te komen op de hoofdgracht. Met Het Waterkeringpad kun je rondom de gehele vesting lopen. Het is een prachtig wandelgebied. Vanaf hier is er zicht op de stenen bastions en op de karakteristieke Westbeer. Het is vervolgens nog maar een klein

stukje varen naar de Nieuwe Haven via de brug bij de Kooltjesbuurt. In de Nieuwe Haven zelf heb je niet echt het idee dat dit ooit een levendige haven was. Het lijkt een doodlopend grachtje waar het grote witte gebouw van Het Arsenaal nog het meest opvalt. Ook het feit dat je de Naardertrekvaart niet kan zien, maakt deze haven wat in zichzelf gekeerd. Binnen een vesting is dat natuurlijk

ook niet echt vreemd. De Nieuwe en Oude Haven zijn nu met elkaar verbonden onder een hoge stenen brug. Hier lag vroeger de zeekering. Je kunt onder de brug nog zien dat hier (sluis)deuren in konden worden geschoven. Nu is de Zuiderzee al lang verleden tijd en kennen Nieuwe en Oude Haven hetzelfde waterpeil.

Op pad met roeiers

Het wordt tijd om de ruim 6 kilometer naar Muiden af te leggen. Dat kan via de noordzijde waar een fietspad ligt naast de vaart. Daar fiets

of wandel je echter wel langs de drukke Amsterdamsestraatweg. Aan de zuidzijde ligt het Tuindorp Keverdijk. Deze zijde lijkt rustiger. Over vrijwel de gehele lengte voert een wandelpad langs de vaart. Ook zijn er twee bruggen om van zijde te wisselen. Buiten de bebouwde kom houdt dit pad echter op en kom je juist wat verder van de vaart af te lopen of fietsen.

Welke zijde je ook kiest, grote kans dat je vooral roeiers tegenkomt. Dat is in ieder geval wat mij opviel op deze zaterdag. De vaart ligt er vol mee. Het is natuurlijk ook een mooie rechte lijn en er is verder vrijwel geen scheepvaart. De roeiers moeten er wel wat moeite voor doen. De roeivereniging ligt ook aan de vestinggracht, maar wel op bijna 1,5 kilometer afstand van het begin van de Naardertrekvaart. Dat is een mooi, maar bochtig traject.

Nog iets van historie

De voormalige tinfabriek (2) is goed herkenbaar langs de vaart. Dat is maar goed ook, want dit herontwikkelde gebouw geeft nog een historisch industrieel tintje aan het geheel. Verder is er namelijk niets wat bijzonder opvalt aan bebouwing langs de vaart. De ooit aan het begin van de vaart gelegen herberg en

korenmolens De Hoop zijn al verdwenen in de jaren dertig van de vorige eeuw.

Kabbelen en kaden

Zo kabbelt de fietstocht dus wat nietszeggend door naar het westen. De vaart is een herkenbare strakke waterlijn, maar heel spannend wordt het niet. Toch wordt het gewaardeerd. Niet alleen roeiers maken er

veelvuldig gebruik van, ook de bewoners van Tuindorp Keverdijk wandelen graag langs de groene kaden. In die zin vormt de vaart een mooi contrast met de stenige omgeving. Na ruim 1 kilometer kom je aan bij voetgangersbrug 'De Kwakel'. Deze voert je tot hoop boven de vaart. Altijd leuk om van bovenaf de vaart te overzien (3).

Niet veel verderop komen we uit bij een bijzondere plek (4). Het is het punt waar de hoofdroute voor gemotoriseerd verkeer van de Amsterdamsestraatweg via de IJsselmeerweg afbuigt naar de af- en opritten van de rijksweg A1. Op oude kaarten wordt de betekenis van deze plek duidelijk. Hier kruiste de Naardertrekvaart een oude inundatiekade. Deze kade is nu verdwenen onder de IJsselmeerweg en het aan de overzijde gelegen Jac. P. Thijssepark. De inundatiekade liep tussen de Meerkade bij het Naardermeer en de Westdijk bij de Zuiderzee en zorgde er mede voor

Links: Wandelbrug 'De Kwakel' over de Naardertrekvaart.

dat bij inundaties (onderwaterzettingen) het water niet kon wegstromen. De kade is nu niet meer nodig en verdwenen onder de moderne infrastructuur.



Boven: Viaduct van de rijksweg A1 met daaronder een kamaal.

Een andere wereld

Vanaf de IJsselmeerweg loopt de eeuwenoude Amsterdamsestraatweg nog altijd door langs de Naardertrekvaart. Vanaf hier is deze enkel toegankelijk voor bestemmingsverkeer. Dat maakt het een stuk prettiger fietsen. Al snel komen we zo bij de viaducten van de rijksweg A1 die hier hoog boven de vaart lopen. De oude straatweg raakt hier aan zijn moderne vervanger. Dergelijke brede viaducten over vaarten of kanalen zijn letterlijk en figuurlijk kortstondig andere werelden. Er groeit niets tot

weinig onder en vaak zijn het vrijplaatsen voor afwijkend gedrag. Wat ik aan de overkant zie, is echter ook nieuw voor mij. Er liggen twee kamelen op een zandvlakte pal onder het viaduct (5). In de hoek van het terrein liggen wat hooibalen, dus aan eten geen tekort. Toch heb ik te doen met deze twee dieren onder het razende viaduct.

Van oude polders

Na het viaduct begint ook een andere wereld langs de vaart. We hebben de stad verlaten en zijn nu in het buitengebied aangekomen. Na nog een enkel bedrijfspand volgen aan de noordzijde al snel de vergezichten over groene weiden richting de nog aanwezige oude zeedijk. Alhoewel, het is duidelijk dat we in een

Onder: Lommerrijk langs de Naardertrekvaart in het buitengebied.



druk gebied zitten. Drukke rijks- en spoorwegen zijn alom aanwezig, zowel zichtbaar als hoorbaar. Toch is het anders en passeren we boerenhoeven die al heel wat meer historie delen met de Naardertrekvaart.

Met de aanleg van de Naardertrekvaart werd de Overscheense Polder doorsneden. Voor wie er oog voor heeft kan dat zien aan de verkaveling. Deze stoort zich niet aan de Naardertrekvaart, maar wel aan de zuidelijk ervan gelegen oude rijksweg, die weer langs de oude Molenwetering is gelegen. De twee

Boven: Eén van de gemalen langs de Naardertrekvaart.



polderdelen kregen sindsdien hun eigen afwatering. Dat gebeurde in het verleden door watermolens te bouwen langs de Naardertrekvaart, maar deze zijn inmiddels vervangen door minder opvallende gemalen. Vlak voor de viaducten van de rijksweg A6 is nog wel het voormalige Naardense gemaal te vinden (6).

Beton en staal

Het fietst hier op zich fijn over de Amsterdamsestraatweg. Er is vrijwel geen gemotoriseerd verkeer aanwezig en er staat her en der een fraaie boerderij en een enkel modern wansmakelijke gedrocht. Het is ook wel een beetje een vrijbuiterszone. Het past wel bij een gebied dat is omringd door infrastructuur.

Onder: De Zandhazenbrug over de rijksweg A1.



Dat is maar weer duidelijk als we onder de viaducten van de rijksweg A6 en de Flevolijn doorfietsen. Wat een beton en staal. Het staal zit vooral in de al van verre zichtbare Zandhazenbrug (7). Deze spoorbrug over de rijksweg A1 kent de langste overspanning van Nederland. Deze bedraagt 255 meter. De naam zandhazen verwijst naar de bijnaam van de inwoners van Muiderberg.

Ten halve gekeerd

Zo ongeveer halverwege het traject komen we bij een bijzonder historisch punt: het buurtschap Hakkelaarsbrug bij de gelijknamige brug over de vaart (8). Het was hier dat in 1296 Floris V van Holland ('den keerlen god') zou zijn vermoord door Gerard van Velzen. Het is niet ver van het Muiderslot. Het kasteel dat Floris V in 1280 liet bouwen.

Dit was ook het punt waar een aftakking van de Gooise stoomtram ('Gooise Moordenaar') naar Muiderberg liep. Deze stoomtram liep over het gehele traject langs de Naardertrekvaart en wisselde hier over de Hakkelaarsbrug van zijde.

Rechts: De Hakkelaarsbrug.

Van deze tussen 1881 en 1947 actieve stoomtramlijn heb ik verder niets meer kunnen ontdekken langs de vaart. Wel is deze stoomtram mede verantwoordelijk geweest voor de sloop van de Amsterdamse Poort bij Naarden. Het stoomtramtracé liep dwars door deze poort en heeft de stevigheid ervan geen goed gedaan.

Slotzicht

Na de Hakkelaarsbrug volgt landschappelijk gezien het mooiste deel van de Naardertrekvaart. Hier gaat de vaart dwars door de frisse open en groene 'Noordpolder beoosten Muiden'. Er staat hier vrijwel geen bebouwing langs de vaart en het uitzicht richting de oude zeedijk en het al van verre





*De
Noordpolder
beoosten
Muiden met
daarin een
kazemat en
aan de
horizon de
oude zeedijk.*

zichtbare Muiderslot is prachtig (9). Wat verder opvalt zijn de vele kazematten (bunkers) die hier in de polders ter weerszijden van de vaart staan. Een duidelijk teken dat we in het gebied van de Nieuwe Hollandse Waterlinie (en Stelling van Amsterdam) zijn.

Het enige jammere is dat er geen fiets- of wandelpad direct langs de vaart loopt. Net als in het verleden is de Amsterdamsestraatweg van zijde gewisseld. De weg loopt nu langs de zuidzijde van de vaart. Het fietspad ligt daar weer naast, zodat je de vaart niet altijd even goed kan zien. Wat rest is zo nu en dan de weg oversteken voor een mooi uitzicht.

Maal maar door

Richting Muiden komen we al gauw bij een garagebedrijf dat hier al decennialang midden in de weilanden zit (10). Het is ook het punt waar twee gemalen ter weerszijden van de vaart zijn gelegen. Het zijn moderne gemalen, maar ooit stond hier het zuidelijke stoomgemaal. Hoe dat eruit zou kunnen hebben gezien, zien we als we bijna in Muiden zijn. Hier is namelijk aan de noordzijde van de vaart nog het noordelijke stoomgemaal als gebouw aanwezig (11). Op het gebouw staat 'Noordpolder 1892'. Het is het

Noordpoldergemaal van Muiden en prachtig gerestaureerd. Dit gemaal maakte deel uit van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Het zorgde ervoor dat water uit de Naardertrekvaart de Noordpolder in kon worden gelaten. Op deze wijze kon het gebied onder water worden gezet.

Onder: Gezicht op de vesting Muiden.



Kleinschalige charme

We naderen het einde van de reis. Bij Muiden komt de Naardertrekvaart uit in de vestinggracht. Het zogenaamde Muizenfort ligt precies in het verlengde van de vaart en bewaakt dit voormalige acces. Hoewel de vesting veel kleiner is dan die van Naarden gaat er veel charme van uit. Het silhouet met de torens van Muiden steekt fraai boven de

bastions uit. De pittoreske Naarderpoortbrug over de gracht geeft het geheel nog extra glans (12).

Je kunt nu zowel via de bastions als aan de buitenzijde de vaart volgen over de vestinggracht. Het is een mooi en natuurlijk stukje dat uiteindelijk eindigt bij de Keetpoortsluis (13). Dit prachtige sluisje met ophaalbrug vormt de toegang tot de Naardertrekvaart vanaf de Vecht. Aan de overkant is de Weesperpoortsluis te zien. Deze geeft toegang tot de Muidertrekvaart waarlangs vroeger de route verder richting Amsterdam liep. Beide sluizen dateren uit de 19^e eeuw en hadden ook een belangrijke functie als keersluis binnen de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Nu kan de recreatievaart er nog altijd gebruik van maken.

Waar nog veel meer gebruik van wordt gemaakt is de Grote Zeesluis die midden in het centrum van Muiden ligt. Het is een kleine wandeling vanaf de Keetpoortsluis en een mooie plek om te eindigen.



Boven: De Keetpoortsluis.

Wat valt op?

- De Naardertrekvaart met jaagpad (later (rijks-)straatweg) ligt er nog altijd over de volle lengte. Dat is best wel bijzonder te noemen na bijna vier eeuwen. Dit zal voor een groot deel te danken zijn aan de rol die deze vaart speelde in de Nieuwe Hollandse Waterlinie. In de schootsvelden rondom de vestingen van Muiden en Naarden mocht eeuwenlang vrijwel niets gebouwd worden.
- Na het opheffen van de Vestingwet was de Naardertrekvaart één van de structuurlijnen waarlangs Naarden is gegroeid. Helaas is hier minder ruimte gelaten tot de vesting, zoals dat wel in het zuiden en oosten is gedaan. Wellicht hadden de Erfgooiers hier geen grondbezit. Zij hebben lange tijd bebouwing van akker- en weidegronden kunnen voorkomen in het Gooi.
- Industrie plaatsen langs een vaart is een logische gedachte. De industrie langs de Naardertrekvaart heeft echter weinig relatie met de vaart. Er is dan ook vrijwel geen industrieel erfgoed naast de vaart. In tegendeel, dit stuk van de vaart is het minst aantrekkelijk door de drukke verkeersweg

en de nietszeggende bedrijfspanden (op de tinfabriek na).

- Aan de overzijde maakt het Tuindorp Keverdijk wel goed gebruik van de vaart. Over de gehele lengte is een groenzone met wandelpad langs de vaart gelegd. Er wordt goed gebruik van gemaakt.
- Ook roeiers maken goed gebruik van de vaart. Het is ook vrij ideaal, een lange rechte lijn van ruim 6 kilometer. Dat er geen grote schepen varen en ook de recreatievaart beperkt is, komt voor roeiers alleen maar goed uit. Wel is de vaart niet al te breed zodat passeren lastig is.
- De vaart heeft geen duidelijk begin of einde omdat het aan beide uiteinden aansluit op een vestinggracht. In Naarden moet je de haven waarop de vaart in principe aansluit echt zoeken.
- De route langs de vaart is nogal rommelig. Zeker het oostelijke deel. Met alle rijkswegen naast en over de vaart is er voortdurend voorbij razend verkeer. Ook de vele kruisende viaducten maken het beeld rommelig.
- Tussen Hakkelaarsbrug en Muiden oogt zeker de noordzijde nog zoals het eeuwen moet zijn geweest. Een heldere vaart door

het frisse groene polderland met op de achtergrond de zeedijk en het Muiderslot.

- Over de vaart zelf geen info langs de route. Toch wel bijzonder voor zo'n historisch monument. Wellicht komt er meer aandacht voor als het de gemeente Gooise Meren lukt om inhoud te geven aan de passantenhaven in Naarden.
- Mooiste plek(ken)? De binnenkomst bij Muiden en het zicht over de vaart vanaf het Muidense Muizenfort.



Boven: Het Noordpoldergemaal van Muiden.

Literatuur

- **De aanleg van de Naarder- en Muidertrekvaart**, De Omroeper, Historisch tijdschrift voor Naarden, april 1991, jaargang 4, nummer 2 (p.74-80);
- **Toelichting op stadsgezicht Naarden**, Stads- en dorpsgezichten ex. artikel 20 Monumentenwet, Rijksdienst voor de Monumentenzorg (RDMZ), Zeist, februari 1984;
- C.A. de Bruijn en W.H. Schukking, **Naarden 1350-1950; De geschiedenis van een Nederlandse Vesting**, Stichting Menno van Coehoorn, A.W. Sijthoff's uitgeversmaatschappij, Leiden, 1950;
- J.H. Maas en A. Maas, **De geschiedenis van Naarden**, drukkerij W.J. Reijnders, Naarden, 1950;

