

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 Het IJsselmeer*

Anje Valk, *Vaarwijzer De Engelse oostkust*

René Vleut, *Vaarwijzer Scandinavië en de Oostzee*



DE NOORDZEEKUST

HAVENS EN ZEEGATEN TUSSEN
NIEUWPOORT EN DELFZIJL

MICHEL SCHOLTES



HOLLANDIA

Voor het papieren boek is papier gebruikt dat onafhankelijk is gecertificeerd door FSC® om verantwoord bosbeheer te waarborgen.
Kijk voor meer informatie op www.harpercollins.co.uk/green.

Hollandia is een imprint van Uitgeverij HarperCollins Holland, Amsterdam.

Copyright © 2007, 2021 Michiel Scholtes
Omslagontwerp en vormgeving: Villa Grafica, Diemen
Omslagbeeld: © Alex Stemmer, Shutterstock
Redactie: Peter Schermer
Cartografie: Yde Bouma
Redactionele begeleiding: Annemieke Sluiter, Lelystad
Advies: Anje Valk, Olav Cox en Jan Heuff
Fotografie: Michiel Scholtes, behalve Rutger Amons (p. 141), Karl Barnsmann (p. 73, 120, 122), Marjolein Bellaar (p. 27, 29, 44, 86), Rob Bonte (p. 29, 44), Janneke Bos (p. 9, 127, 128), Olav Cox (p. 72), Dienst der Hydrografie (p. 39), Dirk Drost (p. 10, 48, 67, 95, 114, 119, 143, 148, 149, 152, 166, 179, 184), Jan Heuff (p. 23, 156, 196), Peter Hilton (p. 19), Klaas Jan Hoeve (p. 163, 168, 169, 170), Charles van Hulzen (p. 58, 66, 121, 122), KNRM (p. 34, 37, 129, 182), John MacIntyre (p. 108, 132), Met Office Bracknell (p. 33), Pilot Maasmond (p. 122), Henk de Rollenaer (p. 7, 49, 58, 61, 122), Ben Rutte (p. 17, 151), Peter Schermer (p. 16, 21, 24, 41, 51, 54, 57, 58, 81, 83, 84, 85, 106, 112, 160, 166, 193, 202), Tidal Stream Atlas North Sea, South (p. 35), Toerisme Texel (p. 148, 162), Toerisme Vlaanderen (p. 61, 64), Anje Valk (p. 118), Vliegclub Texel (p. 159), Cecile Wolters (p. 177), Ruud van der Zee, Tip Top Sailing (p. 66, 89, 91).
Druk: PrintBest, Estland

ISBN 978 90 6410 822 8
NUR 484
Vierde herziene druk 2025

HarperCollins Holland is een divisie van Harlequin Enterprises ULC.
® en ™ zijn handelsmerken die eigendom zijn van en gebruikt worden door de eigenaar van het handelsmerk en/of de licentienemer. Handelsmerken met ® zijn geregistreerd bij het United States Patent & Trademark Office en/of in andere landen.

www.harpercollins.nl
www.hollandia-boeken.nl

Elk ongeoorloofd gebruik van deze publicatie om generatieve kunstmatige-intelligentietechnologieën (AI-technologieën) te trainen is uitdrukkelijk verboden. De exclusieve rechten van de auteur en de uitgever worden hierbij niet beperkt. HarperCollins maakt tevens gebruik van de rechten onder Artikel 4(3) van de Digital Single Market Directive 2019/79 en het uitvoeren van tekst- en datamining op deze publicatie is niet toegestaan.

Niets uit deze uitgave mag openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, internet of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Er is alle mogelijke moeite gedaan om ervoor te zorgen dat de informatie in deze uitgave bij het ter perse gaan zo goed mogelijk is bijgewerkt. Websiteadressen en dergelijke kunnen echter veranderen. Verder is gepoogd om alle rechthebbenden van het gebruikte beeldmateriaal te achterhalen en te vermelden. Uitgever en auteur(s) stellen zich niet aansprakelijk voor mogelijke onjuistheden.

We stellen het op prijs als u informatie over gewijzigde omstandigheden met ons deelt. Daarmee helpt u ons de volgende drukken zo actueel mogelijk te houden. Informatie over gewijzigde omstandigheden kunt u e-mailen naar: info@harpercollins.nl. Bij voorbaat dank.



INHOUD

	Woord vooraf	7
	Inleiding	10
DEEL I	VAARGEBIED EN ZEEMANSCHAP	
	1 Onze Noordzeekust	17
	2 Weer en wind	25
	3 Golven	29
	4 Getij	35
	5 Zeewaardigheid	37
	6 Betonning en bebakening	39
	7 Windmolenparken	41
DEEL II	DE VAARGEBIEDEN	
VAARGEBIED A	De Vlaamse kust	45
	Nieuwpoort	49
	Oostende	54
	Blankenberge	59
	Zeebrugge	66
VAARGEBIED B	De Delta	73
	De Westerschelde	77
	Cadzand-Bad	83
	Vlissingen	84
	Koopmanshaven Vlissingen	86
	Buitenhaven Vlissingen	87
	Breskens	88
	Roompot	90
	Slijkgat	100
	Stellendam	107

VAARGEBIED C	De Hollandse kust	109
	Maasmond	113
	Nieuwe Waterweg	119
	Scheveningen	122
	IJmuiden	128
	Zeegat van Texel	139
	Schulpengat	145
	Den Helder	150
	Molengat	151
VAARGEBIED D	De waddenkust	157
	Zeegat van Terschelling	162
	Oost-Vlieland	168
	Terschelling	169
	Schuitengat	170
	Zeegat van Ameland	170
	Friesche Zeegat	179
	Lauwersoog	189
	Schiermonnikoog	191
	Eemsmond	191
	Westereems	196
	Huibertgat	201
	Riffgat	203
	Borkum	203
	Eemshaven	204
	Delfzijl	204
	Register	205
	Noot van de uitgever	208



WOORD VOORAF

Wie zijn kindertijd aan de kust doorbrengt, wordt daardoor mede bepaald. Mijn wieg stond in Scheveningen. In mijn vroegste herinneringen lig ik in mijn bedje en zie ik telkens licht door de slaapkamer gaan: de bundel van de vuurtoren op het vuurtorenduin. Vlaggetjesdag was bij ons thuis een extra reden om naar de haven te gaan. Dan wandelden we langs de vloot versierde haringloggers en keek ik mijn kindergen uit naar de stoere rechte boegen en overhangende loggerkonten. Op het achterdek hadden ze steevast een overnaadse spiegelsloep en direct achter de brug een bezaansmast met gaffelslingerzeil. Een verdwenen wereld. Een jachthaven was er nog niet. Als een jacht binnenliep en afmeerde, lag het altijd alleen, voorwerp van bewondering van een permanent plukje toeschouwers op de kade. Tussen de benen van die mensen wurmde ik me naar voren en staarde naar beneden met een vurig verlangen daar aan boord te zijn. Tot mijn vader me bij mijn kraag kreeg en me wegtrok van de gladde kaderand.

De eerste keer dat ik naar zee ging in een zeiljacht was ik zestien. Mijn hele jeugd had ik naar dat moment uitgezien. Heerom Gerard Bots, Indiëganger en aalmoezenier bij de marine, fijn waarnemer van de ziel, bezorgde me een plaats op een boot van de Marine Jachtclub. Niet zomaar een boot: de *Corabia*, 13 meter S-spant met ellenlange overhangen, staal, in de vijftiger jaren een succesvolle deelneemster aan de Fastnet Race. Deze dame moest van Den Helder naar Vlissingen. Eenmaal buiten het Schulpengat was ik een opgetogen, bijna geluksdronken jongen die niet genoeg kon krijgen van het rijzen en dalen op de achter inkomende zee.

Sindsdien heeft de Noordzee me vrijwel jaarlijks teruggezien. Op polyester jachten, op

kitsen, yawls en schoeners, op dikke schokkers en kotters. Als gewoon bemanningslid, als schipper, met vrienden, cursisten of chartergasten. Dat is het voordeel als je lang geen eigen boot hebt, je doet in de breedte



Avondrust in het Oostgat.



Met kotter *Alpha* naar zee.

ervaring op. Niet alleen met schepen en de zee, ook met het gedrag van mensen op zee. Mensen reageren heel sterk en verschillend op de combinatie van vrijheid en onderworpenheid aan natuurkrachten buitengaats. Angstig gespannen of functioneel alert of achteloos. Dat beïnvloedt in hoge mate de zeewaardigheid. De gps-revolutie en de ‘democratisering’ van het zeezeilen hebben dat niet wezenlijk veranderd. Het gemak van elektronische navigatie heeft het zeezeilen veiliger gemaakt, maar lokt ook te onervaren mensen naar zee. De eisen die de zee stelt aan oude en nieuwe zeezeilers zijn gelijk gebleven. Ze geeft nooit een vrijbrief voor achteloosheid. De voldoening van elke geslaagde reis ligt besloten in voorbereiding en in overdacht en gestructureerd meebuigen met de natuur. Goede informatie over weer en vaargebied is daarbij vitaal. Je wilt weten wat je onderweg zult tegenkomen. Welke waaier van omstandigheden zich kan voordoen. Hoe je wanneer waar veilig binnenloopt. Voor ‘onze’ kust sprokkelen we die informatie bijeen uit verschillende bronnen: almanak,

Reeds, internet, kaart, gesprekken op de steiger. Een integraal handboek met vaaraanwijzingen voor de Nederlandse en Vlaamse kust bestond vreemd genoeg niet. Daarom vroeg uitgeverij Hollandia mij een vaarwijzer *De Noordzeekust* te schrijven, aansluitend op de vaarwijzers *De Waddenzee* en *Het Deltagebied*. Geen vaarwijzer die alle andere zeemansboeken over onze kust overbodig maakt. Ook geen toeristische havengids trouwens – de nadruk in dit boek ligt op het aanlopen van zeegaten en -havens. Wel een vaarwijzer voor zeilers die gewend zijn aan de relatieve beslotenheid van de grote binnenwateren, maar die zich ‘s zomers buitengaats wagen. Ook een vaarwijzer voor meer ervaren kustzeilers die de bestaande informatie te versnipperd en karig vinden of die eens een onbekend deel van ons vaargebied willen bezoeken. Want van de zeegaten en havens van onze kust valt meer te genieten naarmate je beter en breder bent geïnformeerd.

Over zeegaten gesproken, voor het blad *Zeilen* schreef ik in 2003, op basis van gesprekken met ervaringsdeskundigen als KNRM-schippers, vissers, loodsen en zeilers, de serie ‘Gaten in het Zand’ – artikelen over het aanlopen van onze kust in slecht weer. Op nogal wat jachten lagen ze gebundeld op de navigatietafel. Ze raakten op, maar er bleef veel vraag naar. Het lag voor de hand dat we in deze vaarwijzer een bijgewerkte versie van ‘Gaten in het Zand’ zouden verwerken. Feitelijke informatie uit ‘Gaten’ en andere bronnen staat in de beschrijvingen van de zeegaten en -havens, en elk hoofdstuk sluit af met een kader praktijkervaringen uit ‘Gaten in het Zand’ onder de kop Zwaarweeradvis. Niet om te suggereren dat zeezeilen zo gevaarlijk is. De beschrijvingen in ‘Gaten in het Zand’ hebben slechts tot doel je te helpen bij het voorbereiden van je tochten en het nemen van beslissingen in slecht weer, mocht



Voor al naar zee...

je daar toch een keer in terechtkomen. Het is zeker niet de bedoeling je te ontmoedigen, integendeel. Ga vooral naar zee, deze is vol belofte en maakt die altijd waar.

Bij deze vierde druk

De belangrijkste veranderingen in onderhavig vaargebied gaan over Vlaamse havens, de vernauwingen en drukte tussen de Zeeuwse kust en nieuwe windmolenparken en het verloop van zeegaten tussen de Waddeneilanden. AIS op jachten als antwoord op toegenomen drukte vraagt om extra, niet om minder oplettendheid. Dat geldt trouwens ook voor AI en geïntegreerde navigatie- en weerprogramma's. Wees je bewust van hun beperkingen. Een goede uitkijk blijft wezenlijk voor een veilige reis.

Michiel Scholtes



INLEIDING

AFWISSELEND

'Nou,' hoor je zeilers zeggen, 'de Nederlandse kust is anders maar eentonig en saai.' Dat is maar vanuit welk gezichtspunt je het bekijkt. In vergelijking met krijtformaties van de Engelse Kanaalkust, Schotse kapen of Noorse fjorden biedt het aanzicht van onze delta weinig drama. Maar wat is drama? Denk eens aan de kracht waarmee de zee zich tussen de eilanden door veranderlijke geulen in en uit de Waddenzee perst. Goed, de Hollandse duinen, de afgesloten zeegaten en de volgebouwde Vlaamse kuststrook – met

de Westerschelde als grote uitzondering – ontberen die extreme dynamiek. Daar staat hun bijzondere wordingsgeschiedenis tegenover, hun functie als zeewering en natuurgebied. Zonder die zandreep en kunstwerken waarachter wij ons BNP bijeen werken, zou West-Nederland niet eens bestaan. En onze kust zet zich schrap tegen de komende zeespiegelstijging. Ook dat wekt ontzag. Daarbij is de beleving van grote havens en steden als Amsterdam, Den Haag, Rotterdam en Antwerpen vanuit zee verrassend intens. Nergens is de overgang tussen ongetemde



Kunstwerken waarachter wij ons BNP verdienen.



Windkracht en -richting waarbij de aanloop gevaarlijk wordt.

natuur en de fijnmazige orde van de menselijke samenleving sterker voelbaar dan in de haven van een stad. Veel sterker dan in de charmante dorpen op de Waddeneilanden en de historische stadjes achter de Deltawerken, die nog steeds doortrokken zijn van zout en toebehoren aan de zee. De eigenwijze badplaatsen aan de Vlaamse kust getuigen weer van een andere geschiedenis. Ze zijn qua

cultuur zo afwijkend van Holland en Friesland dat veel zeilers ze beschouwen als bestemmingen op zich. Een buitengewoon toegankelijk buitenland.

INDELING

Niet alleen de kust, ook onze kustzee is boeiend en afwisselend. Dat is rijkdom, want ze is ons thuiswater waar we het merendeel



Ook bij LAT voldoende water onder de kiel?

GEEN AANSPRAKELIJKHEID

Voor het varen langs onze kust is deze vaarwijzer alleen niet voldoende. De zeiler moet alle nodige bijgewerkte kaarten en boekwerken voor het vaargebied aan boord hebben, raadplegen en kritisch interpreteren, omdat de feiten altijd veranderd kunnen zijn. Lichten worden gedoofd of ontstoken, boeien verlegd, geulen verzanden, banken wandelen, schepen zinken, wrakken worden gelicht, wat bij normaal weer mag worden verwacht kan bij zwaar weer anders zijn, enzovoort. Omdat onze kust zo veranderlijk is, kan deze vaarwijzer, ondanks betrachte zorgvuldigheid, onjuistheden bevatten. Auteur en uitgever aanvaarden dan ook geen aansprakelijkheid voor de gevolgen van op basis van deze vaarwijzer genomen beslissingen. De schipper die deze vaarwijzer raadpleegt, blijft altijd eindverantwoordelijk voor zijn of haar navigatie en verdere omgang met de werkelijkheid op zee.

van onze korte zeetochten maken. Maar ook als we een verre bestemming kiezen en weer thuisvaren, doorkruisen we altijd dit thuiswater in al zijn verscheidenheid. De indeling van dit boek volgt die natuurlijke verschillen. Deel I bespreekt de algemene omstandigheden van het vaargebied zoals het weer, de zeegang, getijden, betonning en de zeemannschappelijke eisen die ons thuiswater stelt. Deel II behandelt van zuid naar noord vier afzonderlijke vaargebieden: vaargebied A, de Vlaamse kust; vaargebied B, de Delta; vaargebied C, de Hollandse kust; en vaargebied D, de waddenkust. Bij elk vaargebied wordt de aanloop beschreven van zeegaten en -havens, overdag en 's nachts. In kaders komen ervaringsdeskundigen aan het woord zodat je steeds over de praktijk wordt bijgepraat.

GEEN ALTERNATIEF

De in deze vaarwijzer verwerkte informatie komt uit verschillende bronnen: papieren

en elektronische dragers, internet, eigen waarnemingen en ervaring, die van andere zeilers en van beroepszeelui. Deze vaarwijzer vervangt geen kaart, hij is hierop een aanvulling. Het is de bedoeling de hier aangereikte informatie te gebruiken in samenhang met de zeekaart, bijvoorbeeld de 1801-serie, de NV-chart NL1 of elektronische kaarten van het Vlaamse en Nederlandse kustgebied en met getijtafels als de HP33 van de Dienst der Hydrografie, de *Reeds* of een andere nautische almanak.

De lezer zal in deze vaarwijzer vergeefs zoeken naar waypoints en andere nuttige handreikingen aan de elektronisch navigerende pleziervaarder. Het probleem met waypoints en routes is dat ze in een steeds veranderende kustzee snel verouderen, waardoor ze een valse zekerheid en nauwkeurigheid suggereren. Zo vertelde KNRM-schipper Klontje van Schiermonnikoog hoe hij jaarlijks uit de gronden heel wat pleziervaarders haalt, die daar verzeilen doordat ze het Westgat aanlopen op verouderde waypoints. Die halen ze uit jaren oude boekjes en niet-bijgewerkte kaarten. Klontjes opvolger, Boudewijn Stal, vertelt hetzelfde over pleziervaarders in het allang verzande Plaatgat. Een illustratie van de waarheid dat navigatie, behalve over werken met waypoints, ook gaat over kritisch blijven ten opzichte van beschikbare informatie, over kennis van het vaargebied, over het combineren van verschillende navigatiemethodes en over het lezen van de zee.

Vaarwijzers worden geschreven om jaren mee te gaan, te lang om te garanderen dat opgenomen waypoints niet achterhaald raken ten opzichte van de veranderlijke werkelijkheid. Geen zeemansboek kan wat positiebepaling betreft concurreren met geïntegreerde systemen van gps, kaartplotter en automatische updates via internet. Dat hoeft ook helemaal niet. Laat de navigator die met zulke systemen werkt met de muis in het

Legenda kaarten

-  Haven
-  Lichtbaken
-  Bebouwing
-  Aanlooplichtton of midvaarwaterlichtton (R.W.)
-  Aanloopton of midvaarwaterton (R.W.)
-  Noord kardinale lichtton (B.Y.)
-  Noord kardinale ton (B.Y.)
-  Oost kardinale lichtton (B.Y.B.)
-  Oost kardinale ton (B.Y.B.)
-  Zuid kardinale lichtton (Y.B.)
-  Zuid kardinale ton (Y.B.)
-  West kardinale lichtton (Y.B.Y.)
-  West kardinale ton (Y.B.Y.)
-  Lichtton (rood)
-  Lichtton (groen)
-  Lichtboei (geel)
-  Spitse ton
-  Stompe ton
-  Havenlicht rood
-  Havenlicht groen
-  Gevaarlijk bij 6 beaufort en hoger bij wind uit noordoost tot west
-  Aanbevolen route
-  Route die zonder plaatselijke kennis tijdens slecht weer moeilijk te bevaren is
-  Gebieden waar brekers kunnen voorkomen

scherm zo veel mogelijk waypoints maken als hij wil. Om een kust, gat of haven veilig aan te lopen zal hij uit een vaarwijzer toch kennis moeten halen die (nog) geen elektronisch systeem hem biedt.

LOWEST ASTRONOMICAL TIDE (LAT)

Dieptes in deze vaarwijzer zijn gegeven in meters ten opzichte van LAT uit zeekaarten, editie 2025. Vergis je niet, dat wil niet zeggen

dat de dieptes op deze kaarten allemaal zijn gelood in 2025. Het loont de moeite om bijvoorbeeld op de bladen 'Algemene Informatie' van de 1800-serie na te gaan van wanneer de opnames zijn in het gebied waarin je vaart, als dat gebied ondiep is. Digitale kaarten zijn in de meeste gevallen bij te werken door updates te downloaden. Het kan goed zijn dat de tonnen na installatie op de juiste positie te vinden zijn, maar dat de onderliggende dieptelijnen pas seizoenen later worden aangepast. Dieptes in deze vaarwijzer zijn kaartdieptes, dus pessimistisch, normaal komt de rijzing voor laagwater er nog bij. Maar wat is normaal? Krachtige afluiddige wind, zeker in combinatie met hoge luchtdruk, kan forse verlaging veroorzaken. Bovendien zijn lodingen in onze kustzee niet lang geldig – veel banken en geulen verlopen voortdurend.

Houd daar goed rekening mee als de waterdiepte kritisch wordt.

GEBRUIKTE EENHEDEN

Koersen voor het aanlopen van havens en gaten zijn kaartkoersen in graden (ten opzichte van het ware noorden).

Afstanden zijn uitgedrukt in zeemijlen en soms afgekort als M, heel korte afstanden in meters, bijvoorbeeld de breedte van havenmonden.

Hoogtes staan in meters ten opzichte van het middenstandsvlak.

Snelheden zijn uitgedrukt in knopen.

Peilingen zijn ware peilingen.

Windstreken zijn soms afgekort tot hoofdletter(s) waarbij naar nautisch gebruik de Engelse spelling is gebruikt: dus E voor oost en S voor zuid.



DEEL I VAARGEBIED EN ZEEMANSCHAP



ONZE NOORDZEEKUST

LAGERWAL

Dankzij de bij ons overheersende aanlandige winden is het zeezeilen voor onze kust over het algemeen een levendige sport. En tijdens de zomerse periodes met warme oostenwind is het ontspannen en bijna mediteraans. Ook in de zeegaten, waar je handig gebruikmakend van het tij naar buiten en naar binnen spoelt. Alle reden om met goede weervoorsichten te genieten van de ruimte en vrijheid op zee.

Boven windkracht 5 uit westelijke richtingen varen maar weinig toervaarders vrijwillig uit. Wie dat wel doet, vertrouwt daarbij op zijn uitgebreide ervaring, de kwaliteit van zijn boot en kiest als het even kan een gunstige koers en een makkelijk aan te lopen bestemming.

De reden voor deze voorzichtigheid is tweeledig. De Nederlands-Belgische kust is ondiep en bij harde wind meestal een ruwe lagerwal. Dat is een wijdopen deur, maar wel een bepalende. Als in Scheveningen vanwege de zeegang niemand uitvaart, vaar je aan de overkant over een vlakke zee van Dover naar Ramsgate of van Hull naar Whitby.

BODEMVERLOOP

Ook het grillige bodemverloop speelt bij ons een belangrijke rol. Voor de Vlaamse kust ligt een hele rij langgerekte banken (Dijck, Kwinte, Coote, enz.) tot zo'n 30 mijl in zee. Boven die banken staat plaatselijk

Een zomerse dag op de Noordzee.



Ostara gereefd voor IJmuiden.

maar weinig water en ze veroorzaken bij veel wind of deining een brekende zee. Voor de Zeeuwse en Zuid-Hollandse eilanden liggen verder naar buiten de zogenaamde Zeelandbanken (Buitenbanken, Schouwenbank, Steenbank, Banjaard, enz.), waarboven de zee plotseling kan breken zonder dat de directe nabijheid van land je daarvoor waarschuwt. Voor de Hollandse kust is de bodem tot de Haaksgronden tamelijk vlak (Breeveertien). De 20-meter diepteliijn loopt er van ruim 20 mijl tot krap 10 mijl uit de kust, de 10-meter diepteliijn slechts 1 mijl. De bodem verloopt heel geleidelijk zodat de zee er doorgaans regelmatig is dan boven de Vlaamse kustzee en de Zeeuwse en Zuid-Hollandse delta en pas struikelt vlak voor het strand. Voor de zeegaten van de waddenkust stulpen verschillende ondieptes zeewaarts uit (Eierlandse Gronden, Terschellinger Gronden, Bornrif, enz.). Ze ondergaan het geweld van noordwesters, maar ook van deining van allang overgetrokken depressies, waarbij



VAARGEBIED D

De waddenkust

Ongerept

Het zeegebied voor onze waddeneilanden heeft zijn eigen karakter. Als je het toch wilt vergelijken met een hiervoor besproken stuk zee, dan komt de Delta het eerst in aanmerking, want het gaat opnieuw om eilanden en zeegaten, blootgesteld aan de overheersende winden, en geulen die toegang geven tot groot binnenwater en het achterland. Maar de verschillen zijn groter dan de overeenkomsten. De waddenkust – 30 procent van de hele Nederlandse kust – is wilder, ongerepter. Als je ergens zeehonden en zeevogels kunt zien dan is het hier. Geen wereldhaven lokt drommen zeeschepen naar binnen. Er liggen geen banken in rijen langs de kust. Geen zeegat (behalve het IJsselmeer) is dichtgegooid, afgedamd of beroofd van getij of stormvloed. Zeewater perst zich tussen de eilanden door, verplaatst miljoenen tonnen zand en slib, boetseert banken en geulen tot een steeds wisselend labirint. De vloed zet dwars over de gronden en dwingt pleziervaarders tot grote waakzaamheid. De betonningsdienst holt er achter de feiten aan. Kaarten kunnen verouderd zijn nog voor de inkt is gedroogd. De eilanden zijn hier niet zo hard bedijkt als in Zeeland. Hier en daar is een westelijke eilandkop verhard, zand aangevoerd, een spijkerbed van golfbrekers aangelegd. Zodra je ze de kans geeft, wandelen de eilanden toch naar het oosten en zullen ze ooit verdrinken in de Eems. Geen geul is hier zo breed als het Scheur en de Wielingen, menig geul is droger dan het Slijkgat. Sommige verzanden in de wildernis,



Tjalk *Eendracht* voor het Marsdiep.

ontvangen zelden een schip, hooguit een platbodem die rond hoogwater over een wantij schuift. Nergens anders op onze kust breekt deining van slecht weer ver op de Noordzee met meer geweld. Nergens anders aan onze kust ontwikkelen zeezoogdier, vis en plant zich zo onbelemmerd. De natuur heerst er bijna onbetwist.

Ventweg

Toch heeft ook dit deel van onze kustzee zijn eigen benauwenis. Nog geen 5 mijl van de buitenbanken loopt het verkeersscheidingsstelsel (VSS 'Off Friesland') tussen Texel en de Elbe; bij oudere Oostzeegangers ook wel bekend als de TE-route. Het vaarwater boven de waddeneilanden is geen vrije vlakte maar een ader, plaatselijk tot 3 mijl dichtgeslibd door in zee uitstulpende gronden. Wie deze ader bevaart, dubt altijd: zit ik te dicht op de banken of te dicht bij de verkeersbaan? Gelukkig is het hier



Buitenom van Vlieland naar Den Helder is een prachtige dagafstand mits stroom en wind in de goede richting lopen.

je het ene moment op een normaal golvende zee, het volgende in de branding. Goede weerberichten zijn hier nog belangrijker dan elders. Wie zich laat verrassen zit tussen hamer en aambeel van de gronden en het VSS. Langs de hele waddenkust, ongeveer op de 15-meterlijn, dekken kardinalen de gronden: de H- en MR-boeien voor de Haaks, de EG voor de Eierlandse Gronden, de TG voor Terschellinger Gronden, de BR voor het Bornrif en WRG voor de Wierumer Gronden. Ook halverwege de lengtes van Texel, Terschelling en Ameland liggen kardinalen: de TX, TS en de AM. De Duitsers hanteren ongeveer hetzelfde systeem. Met goed weer – dat is het meestal – varen de meeste jachten langs deze kardinalen naar oost of west. Een paar wrakken kunnen in hoge zee de golven doen breken, niet doordat er zo weinig water boven staat, maar omdat ze ver boven de bodem uitsteken zodat de stroom eroverheen kolkte en aan het zeeoppervlak beroering ontstaat. Bijvoorbeeld de Baden, 3,5 mijl west van de westkardinaal EG voor het Eierlandse Gat. Boven de Terschellinger Gronden ligt een

hele trits wrakken, waarboven ten opzichte van hun omgeving de helft minder water staat: de *Otto*, de *Stolzenfels*. Je kunt dat gebied bij zeegang maar beter mijden door ten noorden te blijven van de lijn TE – *Stolzenfels*. Twee mijl westzuidwest van de EG dekken vier kardinalen een kwetsbaar stuk pijp (2025) af. Voor de kust van Vlieland en Ameland liggen meerdere boorputten, door gele lichtboeien gedekt. Boven Schiermonnikoog, 5 mijl uit de kust, liggen kardinalen boven de wrakken *Kalö* en *Amerskerk*. Boven de *Amerskerk* staat bij LAT maar 6,3 meter in een omgeving van 17 meter diep. In dit zeegebied staan verschillende productieplatforms. De L15-FA-1 staat 6 mijl noordwest van Vlieland, dicht bij de verkeersbaan. Vlak boven de westpunt van Ameland staan er van west naar oost drie: de Oost-Ameland-2, de AWG1 en in het verzande Westgat de N07-FA1.

Doodlopende gaten

De waddenkust heeft twee doodlopende, maar in principe bevaarbare zeegaten zonder

haven: het Eierlandse Gat en de Lauwers. Doodlopend in die zin dat een diepstekend kieljacht er – afhankelijk van het getij en eventuele verhoging (westenwind) of verlaging (oostenwind) – alleen via hetzelfde zeegat weer uitkomt. Bevaarbaar, want met stabiel weer, hoogwater en een rustige zee scharrel je er wel naar binnen, bijvoorbeeld om er van de ruige natuur te genieten, of omdat je niet zo diep steekt en binnendoor over een wantij onder een eiland langs toch naar je bestemming kunt. Omdat deze gaten voor kieljachten doodlopen op het wad, krijgen ze geen eigen hoofdstukken. Ze komen hieronder kort aan de orde.

Het Eierlandse Gat

Het zeegat tussen Texel en Vlieland is niet onbevaren. 's Zomers, tijdens de Ronde van Texel voor catamarans, lijkt het alsof er een heleboel kleurige vlinders tegelijk zijn ontpopt. Zwaardboten, plat- en rondbodems, kajaks en toercatamarans varen er en liggen er droog of voor anker in een landschap dat lijkt op het vroeg-middeleeuwse Nederlandse kustgebied. Behalve dan dat nu de geulen binnen de Eierlandse Gronden met blinde boeien zijn betond, de droogvallende geultjes naar de Texelstroom beprikt. Maar de geulen van en naar zee zijn niet betond. Boven het strand van Eierland (Texel) staat bij LAT slechts 2,4 meter water (2025), geulen en banken verlopen voortdurend en bij de minste zeegang staat er overal branding. Alleen met rustig weer en als er geen deining loopt, breekt de zee niet in de geulen. Voor die zeldzame dagen legt de betonningsdienst geen boeien in het gat. Het zou maar uitnodigen tot experimenten die de KNRM dan weer mag oplossen. Toch is aanlopen niet onmogelijk. Alleen, eenmaal binnen de buitenbanken zitten de meeste kieljachten gevangen tussen wad en zee. De weg naar buiten voert

noodzakelijkerwijs opnieuw door de onbetonde geulen naar buiten. Van de twee geulen tussen wad en zee loopt er een vlak boven de noordpunt van Texel langs. Er liggen twee noordkardinalen, de een noordoost van de ander. De zuidwestelijke noordkardinaal ED-A is een lichtboei (Q). Nogmaals, de dieptelijnen verlopen voortdurend, waarschijnlijk klopte de kaart 1811.7 al niet meer op het moment van uitgifte, een onzekerheid die gps en kaartplotter ook niet oplossen. En om te peilen kun je niet zonder kompas waarvan de afwijkingen bekend zijn.

Overigens kan een boei ook verleiden tot fouten. Er liep eens een 39-voets Najad, als een mot aangetrokken door de westkardinaal ten oosten van Dwars in den Weg, boven op het door die kardinaal gedekte wrak. Waarschijnlijk hield de schipper deze wrakboei voor de westkardinaal EG, 1,5 mijl noordnoordoost van dit wrak.

De Lauwers

In tegenstelling tot de suggestie in de naam voert de Lauwers niet naar het Lauwersmeer. De geul loopt eerst oost en draait vervolgens zuid tussen Simonszand en Rottumerplaat en vertakt zich op het wad tot een myriade van drooglopende geultjes. De configuratie lijkt een ondiepe versie van het Westgat bij West-Ameland. De verkenningston L ligt midden boven Schiermonnikoog, net binnen de 10-meterlijn. De betonning is blind. Over 3 mijl liggen er twee groene boeien, de L1 en L3; 1,4 mijl verder volgt het eerste poortje. Tussen de verkenningston en de L11 staat minimaal 3,5 meter bij LAT. Maar tussen L8 en L11A versmalt en verondiept de geul zich tot 2,1 meter bij LAT (2025). Dan draait de geul zuidoost en neemt de diepte toe tot 12 meter. Op de boeienlijnen kan het ondiep zijn. Vanwege grondzeeën niet aanlopen bij hoge deining of zeegang. De Lauwers voert naar droogvallend



Vuurtoren Eierland waarschuwt voor de Eierlandse Gronden.

Noordpolderzijl; wie niet over een wantij kan, moet door de Lauwers weer terug naar zee.

Zeegat van Terschelling

‘Waait het uit noord of uit west, weet wat je dan doet, m’n maatje, blijf uit de Stortemelk weg’
(Lennaert Nijgh)

ALGEMEEN

Grens onduidelijk

Het gat tussen Vlieland en Terschelling is weids. Als Vlielands duinen al op de horizon staan, dan komt Terschelling in zicht, de hoekige vuurtoren waarschuwend opgestoken. Steeds trekt je oog van de Vlielandse vuurtoren Vuurduin hier naar de Brandaris in de verte en weer terug. Misschien lijkt het perspectief er daarom dieper dan in een ander gat. De stromingen zijn er fel. Je spoelt de

Vliesloot voorbij voor je er erg in hebt. De boeien hangen voorovergebogen aan hun ketting alsof ze iets zoeken. Overal bruist het, sprankelt het. Hier krullen sissende golven, daar springen ze in wilde pieken overeind, donderen om op het zand, zakken ineen tot schuimwaaiers en trekken uitgeraasd over banken en platen. Met goed weer deinen grote klippers en tjalcken van de bruine vloot door het Stortemelk, hun dikke koppen nijgend en rijzend op de zee, soms angstwekkend dicht langs de Richel om maar zo snel mogelijk in de Vliesloot of het Schuitengat te zijn. Overal zeilen jachten. Op gezette tijden vaart de veerboot naar Vlieland, een lelijke schoendoos in het Stortemelk. Een paar keer per dag komt er een vrachtscheepje van zee, lopen er viskotters binnen of een ander zeeschip met Harlingen als bestemming. En als er ergens iets misgaat, zie je de snelle bergingsboten van Rederij Noordgat naar zee stuiven, op de hielen gezeten door de KNRM. Om daarvan te genieten, draai ik er graag een uurtje bij.

De grens tussen wad en zee is er onduidelijk. Bij vloed stroomt helder zeewater naar binnen, bij eb zanderig waddenwater naar buiten, de scheidslijn spoelt met het getij heen en weer. De raaklijn tussen Vlieland en Terschelling loopt vlak langs de rode betonnen van het ‘nieuwe’ Stortemelk, waar met storm de zee nog breekt. Maar achter de Westergonden en de Gronden van Stortemelk kun je in een dikke bries nog prima zeilen, terwijl je op de drempel van het Zuider Stortemelk al erg moet oppassen. Stevige deining of zeegang loopt door tot in de Vlieree. Dan veroorzaakt de eb vooral tussen de VL3 en SM7/VS2 veel beroering. Vlakgaande schepen duiken dan ook het Franche Gaatje in om beschut onder de Richel door naar Vlieland te gaan. Ik zeilde eens op een schokker met twaalf kwebbelende scholieren naar buiten om makreel te vissen. Tot de ZS13 ging alles goed, bij de ZS9 waren ze allemaal stil en bij de ZS7 lagen ze voor lijf achter de verschansing. Daar, bij nummer 7, begint wellicht de zee.

Wrakken en zerken

Het zeegat tussen Vlieland en Terschelling, het voormalige Vlie, is behalve een opwindend vaargebied, ook een kerkhof. Talloze wrakken staan als even zovele zerken in de bodem. Recente slachtoffers van de gronden



In de gronden.



Bij het naderen van de wadden is er vaak bewolking zichtbaar boven het land, terwijl het op zee zonnig is.

steken bij laagwater nog weleens een spant of mast boven de golven uit. Soms woelt het tij een schip op uit het zand, om het kort daarop weer te bedekken. Een enkel wrak, zoals dat van het Engelse goudschip *Lutine*, houdt de gemoederen nog steeds bezig. Menig schip braakte in doodsnood zijn lading uit over de banken en het strand. Daardoor misschien schuilt in iedere Vlieland en Terschellinger nog iets van de gedreven jutter van weleer, getuige de collectieve opwinding als er goederen aanspoelen op het strand. Dat is allemaal geen wonder, de geulen liggen tussen de uitgestrekte ondieptes van de Terschellinger Gronden. Het Stortemelk is heel goed bevaarbaar, maar in hoge zee gevaarlijk voor jachten en kleine schepen. De nu niet meer betonde geulen Thomas Smit Gat en Noordgat zijn zelfs gevaarlijk met goed weer, en zonder plaatselijke bekendheid onbevaarbaar. Vroeger waren ze dieper, maar nauwelijks minder slecht. Daar gingen – om maar een beroemd voorbeeld te geven – in 1885 in een hevige storm een aantal lenzende botters letterlijk over de kop, wat twaalf Urker en Volendammer vissers het leven kostte, de Volendammers voor altijd de lust tot vissen op de Noordzee benam en de Urkers aanzette tot de bouw van zeewaardiger (motor)botters.



Het 'mooiste gat van Nederland'.

Veilige rede

Toch is het zeegat door de eeuwen heen belangrijk geweest als relatief veilige rede tijdens storm en als uitvalsbasis. Er hebben natuurlijk altijd vissersschepen gezeild. Verder was het Vlie het gat van de middel-eeuwse 'ommelandsvaarders' (om Dene-marken heen) die met hun koggen, hulken en karvelen uit Amsterdam, Deventer, Hindeloopen en Kampen op de Hanzesteden voeren. Maar tussen de 14de en 17de eeuw ook van Terschellinger schippers; liefst 36 Terschellingers passeerden in 1497 de

Sonttol, daarmee namen ze de derde plaats in onder de thuishavens van Nederlandse schepen die door de Sont voeren (J. v.d. Wal, *Terschelling in historisch perspectief*). De bevolking van Vlieland en Terschelling telde in de 17de en 18de eeuw veel walvisvaarders, die als het uitkwam zeker ook het Vlie aanliepen. VOC-vloten die om Schotland heen thuisvoeren om de vijanden te ontlopen, liepen hier binnen. De oorlogsvloot opereerde vanuit het Vlie om deze vloten te beschermen. Tromp woonde enige tijd op Vlieland en De Ruyter had er een huis. Van de



Vastgelopen bij spring en een harde noordwestenwind?

weeromstuit werd er beloofd en voeren er door het Stortemelk voortdurend loodsboten als rinkelaars, kotters en schoeners, waarvan er overigens verschillende zijn vergaan. In de afgelopen eeuw passeerden er vooral kustvaarders van en naar de Elbe en het Noord-Oostzeekanaal, waaronder de toen al buitengewoon ouderwetse palingaken uit Heeg. Vissers van de eilanden en van elders voeren in en uit. Doeksens beroemde sleepboot *Holland* denderde in stormweer door het Stortemelk naar buiten als een vrachtschip boven de gronden in moeilijkheden kwam, een traditie die nu door de *Hunter* van Rederij Noordgat wordt voortgezet. Diesel, gps en radar hebben strandingen tot een zeldzaamheid gemaakt, zoals van de *Linda Buck* in 1993 en de *Birgit* in 2001. Maar nog steeds zie je rare dingen in het zeegat: jachten op sleeptouw achter de reddingboot, coasters op een oor waarvan de deklust is gaan schuiven en die naar Harlingen willen om alles opnieuw te stuwen: Hoelang zullen vissers het restafval van de MSC Zoe, die in 2019 342 containers verloor, in hun netten vinden of zullen er stoelzittingen of speelgoed aanspoelen? Dat hoort bij deze kust. Nieuwe verhalen rijgen zich aaneen met de oude. De magie van het Vlie is intact.

BELANGRIJKSTE AANLOOPGEGEVENS

Vooraf bij afgaand tij en windrichtingen tussen zuidwest en noord wordt de zee op de drempel al snel erg ruw. Windkracht 7 en meer uit richtingen tussen noordwest en noordoost zijn het gevaarlijkst. Deining uit het noordwestkwadrant kan ook met kalm weer grondzeeën veroorzaken. Een radarreflector is verplicht bij slecht zicht en 's nachts op de Waddenzee. Een AIS-zender is een welkome toevoeging.

VANUIT DE KUIP

GAS OF EXPLOSIEVEN

In augustus 2006 krijg ik de kans om er zelf te gaan kijken. Die nacht was een jacht het Thomas Smit Gat ingezeild en muurvast geraakt. Bergers van Rederij Noordgat en de KNRM hadden in eendrachtige samenwerking de boot bevrijd. Daarbij hadden de redders opgemerkt dat hun 'tracks' tussen de banken niet meer klopten. De volgende dag mocht ik mee met reddingboot Arie Visser op hun speurtocht naar de minst ondiepe routes. Eerst door het wel diepe Boomkensdiep om de Noordsvaarder naar het noorden, dan westelijk het Thomas Smit Gat in. Wind en zee van betekenis stonden er niet, toch spotten aan bak- en stuurboord geisers omhoog alsof er uit de banken gas ontsnapte of explosieven afgingen. Een onwereldlijk gezicht. In het gat zelf gaf het bodemprofiel op het schrijfflood zelden meer dan 1 meter aan. Toen terug naar het Boomkensdiep en weer een 'run' naar het westen tussen een paar droogvallingen. Daar liep de Arie Visser glorieus aan de grond. Geen geul, geen gat. Wat moet je daar in de gronden met een jacht?

DIE STUWING UIT HET NOORDEN

Ongenadige lagerwal

Het Zeegat van Terschelling met zijn in zee uitstekende gronden en ondiep water, vormt met harde aanlandige winden een ongenadige lagerwal. In de monding ligt een drempel waarboven bij laagwater niet veel meer dan 6 meter water staat. En vlak tegen de groene kant priemt een smalle bank westwaarts in zee. Daar lopen bij stormweer grondzeeën waardoor zelfs de beroemde Doeksen-sleper Holland een paar keer is uitgekleeft en moderne reddingboten ondersteboven zijn gekeerd. Hoeveel kans heeft dan een lenzend jacht?

Raar geluid

Die vraag stelt zich ook ex-machinist grote vaart en zeezeiler Gerald de Weert. Gerald leidt het museum 'Het Behouden Huis' in West-Terschelling. Hij zeilt een Deense Bianca 32, zijn derde schip. Gerald laat slechtweervaring liever niet van het toeval afhangen, hij zoekt het op. 'Wat mij verbaast is dat zeilers op lange tochten in rottige omstandigheden terechtkomen en dan pas de grenzen van hun boot en henzelf gaan verkennen. Die volgorde deugt niet. Als het windkracht 8 of 9 waait ga ik soms doelbewust zeilen, gepland, zodat er altijd een fatsoenlijke ontsnapingsmogelijkheid is. Ik ben met zuidwest 8 naar buiten gezeild, op een staartje eb, voorbij de Vliesloot, tot ik vlakbij de zee zag breken op de drempel. Mooi spektakel. Maar met noordwest 8 op dezelfde plek zag het er heel anders uit. De hele Noordzee stort zich dan vanaf IJsland op de wadden. Je zeilt daar en ziet het op diezelfde drempel bulderen en je weet dat jouw boot daar niets te zoeken heeft.' Gerald weet ook hoe het er vanaf de andere kant uitziet, waar de gladde ruggen van de golven de zeiler verhullen dat het breekt. 'Jaren geleden kwam ik hier voor het eerst met een rotwind binnenzeilen – ik wist niks van dit gat. Het gaat allemaal goed tot in de geul. Ineens hoor ik achter me een raar geluid,

ik kijk om en zie verdomme een sissende steile wand water van 4 meter hoog. De schrik slaat je om het hart. Toen ging het goed, maar dat was toeval, iets meer naar links of rechts en je krijgt een klap waardoor je alle controle over je handelen verliest.'

Plat

Zo'n klap heeft Bert Was aan den lijve ondervonden. Bert zeilt regelmatig met zijn *Krijger*, een 12 meter lange one-off voor de waddenkust. Bewust ervaring opbouwen spreekt ook hem aan. Op een heldere dag met een fikse noordwestenwind kruisen Bert en vier man bemanning aangeliend over de laatste eb het Stortemelk in, naar de uiterton, kijken of het gaat. Het gaat. Het zeilt goed onder driemaal gereefd grootzeil en een stevige werkfok. De boot beweegt fantastisch. Er zijn geen brekers, de boot buist nauwelijks. Maar door de golvende zee is er geen overzicht. Ineens, nog voor de ZS4, komen er zo'n 50 meter vooruit grondzeeën omhoog. De nadersnelheid van de brekers is ongelooflijk. Het lijkt alsof stroom en wind de boot razendsnel naar de benedenwindse rand van de geul duwen. Bert: 'Binnen enkele seconden zitten we er middenin. Het ene moment een puntige, bezielbare zee, dan uit het niets steile vuilwitte rollers. Ik denk, wegwezen hier en oplossen, want je wilt terug en je weet dat het staartje eb je nog verder boven die drempel trekt. Het enge is dat de boot daarmee te langzaam oploeft. Er is gewoon geen tijd meer die breker op de boeg op te vangen. Ik roep "Hou je vast!" De golf pakt ons dwars. We zien het schip in de helling schieten, even staat je hart stil. Het achterstag omarmend kan ik mijn blik niet meer van die diepte onder me afhouden. Nog meer helling. De breker gooit *Krijger* bijna plat en sleurt ons een heel eind mee. Midden in een sissende melkwitte plak komen we overeind. We starten de motor omdat oplossen niet snel genoeg gaat. We willen er weg. Ik heb net

weer roerdruk, krijgen we nog zo'n dreun, weer plat, maar wel minder nu omdat de boeg meer naar de golf is gericht. We worden als een houtje met fikse helling meegesleept. Achteraf niets aan de hand, de boot biedt de kracht gelukkig weinig weerstand en we zitten allemaal goed vast. Voor de wind zeilen we het gevaarlijke gebied uit, toch wel een beetje wit om de neus.'

Continu brekers

Niet ver van de Brandaris en op een steenworp afstand van de reddingboot Arie Visser, staat het gebouwtje van de KNRM. Daar vraag ik schipper Ane Ruijg, oud-sleepbootman bij Doeksen, voor welke wind een zeiler het beduchtst moet zijn. Ane, een tanige man met schuurpapieren stem, aarzelt niet: 'Binnenlopen in het Zuider Stortemelk is het gevaarlijkst niet bij west, maar bij wind tussen noordwest en noordoost. Want bij wind uit die sector heb je de zee dwars; de geul loopt west-oost. Bij windkracht 7 wordt het dan al penibel, want de golven komen vanuit de noordelijke Noordzee en lopen hier tegen de 20- en 10-meterlijn. Over de hele breedte van het Zuider Stortemelk komen dan brekers voor, maar continu en vooral tussen de ZS2 en de ZS6. Daar staat zo'n 7,5 meter bij NAP, een drempel, een schelpenbult.'

Klassiek

Wanneer is het bij gegeven windrichting en -kracht op zijn slechtst? Anes antwoord is klassiek. 'Over de eb – wind tegen water – kun je het natuurlijk niet minder krijgen. Vanuit zee, als je nog voor de drempel tegen de golf ruggen aankijkt valt dat niet te bekijken natuurlijk. Maar als het op zee al helemaal dicht zit van de brekers weten we dat het er slecht moet zijn. Dan wachten wij buitengaats op stilwater en de kentering van het tij en het opkomen van de vloedstroom, dat is natuurlijk het allergunstigst, dan vlakt de zee wat af. Nee, in de vaargeul, binnen de betonning is hier niet per se de beste route. Als wij nu 's morgens uitlopen weten we al waar het slecht is en waar we weer binnenlopen. Buiten het vaarwater, aan de rode

noordkant van de geul is het nogal eens minder erg. Het hangt er maar net vanaf hoe de stroom staat en hoe hard het waait.'

Hoelang al?

Anes kennis reikt over het hele zeegebied. Hij strijkt met zijn hand over de kaart. 'Als het 24 uur lang hard uit het noorden waait, dan kun je wel bedenken hoe die zee zich opbouwt, veel hoger dan wanneer het 4 uur windkracht 12 heeft gewaaid, want in die paar uur wordt de zee maar heel kort opgezweept. Na 10 uur is diezelfde zee al drie keer zo hoog geworden. Ander voorbeeld, na 3 dagen noordwest 6 staat er een zee alsof het een dag 8 waait. Dan stuwt het water op tegen de kust en vooral bij eb zeggen wij ook weleens, verdomme, wat een hoge koppen, zo'n stuk branding hadden ook wij niet verwacht. Je moet je als zeiler dus afvragen hoelang die wind er al staat.'

Stuwing uit het noorden

'Maar pas op. Je hebt hier dagen met prachtig mooi weer terwijl het voor hetzelfde geld op de Doggersbank, 120 mijl hier vandaan, wel een stuk of 9 waait, daarvan krijg je hier de zeegang. Het staat hier dan niet wit, maar er loopt af en toe wel een breker tussendoor. Ik merkte het vroeger al toen ik nog op wrakken dook, boven water voel je niet veel maar onder water voel je dit (maakt een slingerbeweging met zijn arm). Dat is die stuwing uit het noorden. Dan zeiden we al, om de noord is het slecht, er zit wind achter. Op de gronden was het dan hier en daar al wit, de onderstroming loopt dan dood tegen die ruggen aan. En verdomd dat het dan kort daarop uit het noorden begon te briesen. Als je onze gaten aanloopt moet je dus weten of het ten noorden van ons niet slecht is, uit noordwest of noordoost, want dat brengt branding op onze kust.'

In een keer onder

Hoe bedrieglijk mooi weer boven de wadden kan zijn weet Joop van Rees, een Terschellinger in hart en nieren – zijn vader zat 43 jaar op de Brandaris. Joop is al heel lang actief bij de KNRM. Zijn verhaal speelt