



Als een boot op zee verdwijnt

VERMIST?!

Raakt een zeiljacht vermist, dan stelt de Kustwacht een grootscheepse zoekactie in werking. Een reconstructie van de vermissing van zeiljacht *TinTin* laat zien wat er achter de schermen gebeurt op het moment dat een zeiler wordt vermist. "Je zet niet zomaar je volledige helikoptercapaciteit in."

Tekst FLOORTJE GUNST

KLAS WIERBNA

Ik vond het raar dat ik nog niks van Hans en Lianne had gehoord. Ze waren al twee dagen op zee,” zegt Ans Grul. Toch gaat ze op 20 juni 2018 rustig slapen. “Het kan altijd tegenzitten. Misschien is de wind weggevallen.” Haar man en dochter doen met de 6,2 meter lange *TinTin*, een Jouet Sheriff, mee aan de Small Ships Race. Vijftien boten zijn de vorige dag vanuit IJmuiden vertrokken naar het Engelse Pin Mill. Het is de derde keer dat Hans en Lianne meedoen. Ans: “Ze waren goed voorbereid. Hans is technicus en heeft overal een back-up voor. Hij laat niets aan het toeval over.” Om 01.30 uur schrikt Ans wakker van het geluid van haar telefoon. “Het was de wedstrijdorganisatie. Die vertelde dat ze een half uur geleden de Kustwacht hadden ingeschakeld, omdat ze zich zorgen maakten over Hans en Lianne. Ze hadden al ruim 24 uur geen contact meer met *TinTin*.” Op het moment dat Ans de telefoon opneemt, zijn er al twee helikopters en een patrouillevoertuig in de lucht. Het Kustwachtcentrum in Den Helder heeft op basis van de snelheid van het schip, de laatst bekende positie en het weer een zoekgebied vastgesteld. Reddingswerkers proberen nu op de donkere Noordzee met man en macht een glimp op te vangen van *TinTin*.

Ernst van de zaak

Bij de Kustwacht is iedereen sinds middernacht in opgeroepen staat van paraatheid. “Vermissingen zijn lastige zaken. Er is een grote mate van onzekerheid, want wanneer is iemand ‘te lang’ onderweg? We moeten eerst vast zien te stellen wat de ernst van de zaak is,” zegt Rolf Landman, Duty Officer bij de Kustwacht. “We pellen het verhaal af en verzamelen zo veel mogelijk informatie, zodat we kunnen beslissen welke middelen we moeten inzetten.” De Kustwacht gaat om te beginnen na wie de vermissing heeft gemeld. “In het geval van *TinTin* was dat de organisatie van de race. Dat legt gewicht in de schaal. Dan weet je dat het waarschijnlijk een serieuze zaak is. De andere deelnemers waren al een aantal uur binnen; de tijdslimiet van 32 uur was verstreken,” zegt Landman. Vervolgens brengt de Kustwacht alle gegevens in kaart van het schip dat wordt vermist. “We hadden een lijst met deelnemers aan de Small Ships Race dus er was snel veel informatie over de boot: de kleur en afmetingen, namen van de opvarenden en telefoonnummers van het thuisfront.” Tegelijkertijd gaat de Kustwacht na hoe ervaren de bemanning is en hoe de weersomstandigheden zijn.

Laatste contact

Het laatste contact met *TinTin* is inmiddels bijna 24 uur geleden, op 19 juni om 20.22 uur. Toen liet Hans via de marifoon aan de andere deelnemers weten dat het goed

ging aan boord. De boot voer op dat moment ter hoogte van Scheveningen. “Het beginpunt van onze zoektocht is de laatst bekende geografische positie van een vermist schip. Die was bekend en we wisten ook dat de eindbestemming Pin Mill was. We konden dus grofweg een zoekgebied afbakenen.” Dat tekent de Duty Officer, eindverantwoordelijke op dat moment, in op een zeekaart. Tegelijkertijd licht hij de verkeersposten en havens in en vraagt hun uit te kijken naar *TinTin*. De Engelse Kustwacht is ook al ingeschakeld en kijkt uit naar het vermiste zeilschip. De Duty Officer besluit een noodbericht, een NAVTEX, uit te zenden. Daarmee wordt de scheepvaart opgeroepen uit te kijken naar het vermiste schip en eventuele informatie te delen. Het DSC-bericht, een Digital Selective Calling, dat de Kustwacht net heeft verzonden naar *TinTin*, heeft nog niets opgeleverd. Hans en Lianne antwoorden niet.

Helikopters de lucht in

Er is een klein uur verstreken sinds het telefoontje van de wedstrijdleiding aan de Kustwacht. Het is inmiddels 00.50 uur. De dienstdoende Duty Officer heeft steeds meer



KATSUHIKO TOMIYAMA/DAC/INC.



ROELA, DIVISIE VOOR KUSTWACHT NEDERLAND

WIE DOET WAT BIJ EEN VERMISSING?

In Nederland is het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat verantwoordelijk voor de *Search and Rescue* (SAR), de internationale naam voor zoeken en redden op zee van drenkelingen. De operationele leiding ligt bij het Kustwachtcentrum (KWC) in Den Helder. De Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) voert op haar beurt reddingsoperaties uit onder leiding van de Kustwacht. Die werkt verder nauw samen met onder meer scheepvaartverkeerscentrales langs de Nederlandse kust, de bemane vuurtorens van Schiermonnikoog, Terschelling en Ouddorp, de maritieme politie, vliegverkeerscentra Schiphol en Hydro Meteo Centrum Noordzee van Rijkswaterstaat.



Er is een grote mate van onzekerheid, want wanneer is iemand ‘te lang’ onderweg?



De start van de Small Ships Race bij IJmuiden.
Op de achtergrond zeilt TinTin.

VAN UUR TOT UUR

19 juni 2018	06.00 uur 20.22 uur	Start Small Ships Race IJmuiden Laatste contact met TinTin
20 juni 2018	22.00 uur 23.55 uur	Alle deelnemers zijn binnen in Pin Mill Simon Does belt Engelse Kustwacht Simon Does belt Nederlandse Kustwacht
21 juni 2018	00.00 uur 01.10 uur 01.30 uur 02.00 uur 02.10 uur 06.00 uur 07.00 uur	Nederlandse Kustwacht start zoekactie Helikopters en patrouillevliegtuig stijgen op Simon Does belt Ans Grul Engelse Kustwacht heeft contact met TinTin Nederlandse Kustwacht roept helikopters terug Nederlandse Kustwacht belt Ans Hans Grul belt zijn vrouw TinTin komt binnen in Woolverstone Marina



De organisatie: “Achteraf denk ik dat we goed hebben gehandeld”

Simon Does, organisator van de Small Ships Race, was degene die de Kustwacht belde. We vragen hem hoe hij terugkijkt op deze twee dagen én die heel lange nacht.

Hoe hield je tijdens de race contact met de deelnemers?

“Om de twee uur hebben we onderling marifoon-contact waarin we informatie over positie, koers, snelheid en de omstandigheden aan boord uitwisselen. Door het uitwaaien van de schepen is dat nooit helemaal vol te houden, maar voor het grootste deel van de tocht wel.”

Wanneer besloot je alarm te slaan?

“Op woensdagavond liepen de eerste schepen Pin Mill binnen. TinTin liet op zich wachten. De laatste bekende positie van de boot was nog voor de Nederlandse kust, bijna 24 uur eerder. Dat vonden we best lang geleden en de omstandigheden waren bij vlagen zwaar. Uiteindelijk hebben we rond 22.00 uur – met nog een nacht voor de boeg – contact opgenomen met de

Engelse Kustwacht om te vragen of zij TinTin konden oproepen. Even later hebben we de Nederlandse Kustwacht ingelicht.”

Had je achteraf iets anders gedaan?

“Ik voelde een behoorlijke drempel om de Kustwacht in te schakelen, omdat je weet welke machine je op gang brengt. Maar ik ben blij dat we dat hebben gedaan. De Engelse en Nederlandse Kustwacht handelden zeer voortvarend. Waar ik echt moeite mee had, was om de echtgenote van Hans midden in de nacht te bellen en haar te vragen aangifte te doen van vermissing bij de politie, zodat de mobiele telefoons uitgepeild konden worden. Achteraf denk ik – alles overziend – dat we goed hebben gehandeld.”

Heb je toch maatregelen getroffen?

“Ja, we hebben AIS verplicht gesteld en zijn ons nog meer bewust geworden van het belang van een goede marifooninstallatie op kleine schepen. DSC op kleine, bewegelijke schepen is geen goed communicatiemiddel. Het vergt te veel handelingen en er is te weinig

kennis bij schippers. Spraak blijft dus het makkelijkst. We hebben ook het loggen door deelnemers van elkaars positie aangescherpt. De kwaliteit van het logboek is onderdeel geworden van de beoordeling bij de toekenning van de Small Ships Race Trofee. De eisen aan zeezeilervaring zijn verder aangescherpt en we hebben een nieuw veiligheids- en escalatieprotocol opgesteld. We stellen hierin onder meer een deadline voor binnenkomst en dus escalatie bij geen contact.”



Simon Does.

reden om aan te nemen dat het om een serieuze vermissing gaat. “Het was donker, het ging om een klein schip, het waaide flink en er was bekend dat andere deelnemers erg zeeziek waren geworden,” zegt Landman. “Al met al had hij er een naar gevoel over.” Dus besluit de Duty Officer om 01.10 uur gericht te gaan zoeken. Dat betekent: helikopters de lucht in. Landman: “Dat is een moeilijke beslissing. Je zet niet zomaar je volledige helikoptercapaciteit in. We zijn verantwoordelijk voor een groot gebied.” Twee helikopters en een patrouillevliegtuig stijgen op vanuit Den Helder, Rotterdam en Schiphol.

Het is 01.30 uur. Ans zit rechtop in haar bed, telefoon in haar hand. “Op advies van de Kustwacht had ik mijn man en dochter als vermist opgeven bij 112, zodat de politie hun telefoons kon uitpeilen. Ik bleef gelukkig heel rustig, maar er gaat wel wat door je heen.” Terwijl aan de wal ongerustheid heerst en hulptroepen zijn uitgerukt, varen Hans en Lianne nietsvermoedend ter hoogte van Lowestoft. De wind is in kracht afgenomen. Vader en dochter zijn zich niet bewust van alle ophef aan land. De boot loopt lekker. Hans staat aan het roer, Lianne ligt binnen wat te doezelen. Om 02.00 uur schrikt zij wakker van het geluid van de marifoon en hoort ze dat de Dover Coastguard meldt dat een Nederlands zeiljacht met de naam TinTin wordt

vermist. Ze snelt naar de marifoon. De Dover Coastguard vraagt of alles in orde is aan boord. Lianne antwoordt dat het goed gaat. Nog steeds hebben Hans en Lianne geen idee van wat er zich op de wal afspeelt.

De Nederlandse Kustwacht hoort via kanaal 16 dat de Engelse Kustwacht contact heeft met TinTin en dat de bemanning het goed maakt. De Duty Officer roept de helikopters terug. Die patrouilleren nog boven zee. Ook de andere instanties die op scherp staan, licht de hij in. Landman: “Op het moment dat een schip terecht is, volgt voor ons nog een hele administratieve afhandeling.”

Verlossende woord

De Duty Officer belt Ans met het verlossende woord. “Het was het langste half uur van mijn leven,” zegt zij. Ans staat

Op het moment dat een schip terecht is, volgt voor ons nog een hele administratieve afhandeling



Hans Grul met dochter Lisanne.

op, ook al is het nog midden in de nacht, en belt als de zon opkomt, haar zoon en schoonouders. Dan wacht ze op een telefoontje van Hans. “We spreken altijd af dat hij belt, omdat ik niet weet wanneer hij bereik heeft.” Dat gebeurt rond 06.00 uur. Hans en Lisanne varen dan op de motor de rivier de Orwell op. “Ik vroeg aan Hans, die heel opgewekt klonk, of hij wel in de gaten had wat ze allemaal teweeg hadden gebracht. Ik was niet boos en nam hem niets kwalijk. Ik was vreselijk geschrokken,” zegt Ans. Hans vertelt zijn vrouw dat ze, nadat ze Hoek van Holland waren gepasseerd, overstag waren gegaan en hoog aan de wind richting de Engelse kust waren gevaren. “Het werd donker en het mistte; we zagen geen hand voor ogen. Ik werd heel erg zeeziek. Het was angstaanjagend om te merken hoe ik daardoor veranderde. Het interesseerde me allemaal niet meer, ik keerde volledig in mezelf en was onaanspreekbaar.”

Lisanne nam het roer - noodgedwongen - over. De stuurautomaat was net kapot gegaan, dus ze moest met de hand sturen. Hans: “De zee was ruig. Lisanne stuurde urenlang, op het kompas. Ook zij was zeeziek geworden, dus het navigeren schoot erbij in, net als het uitluisteren van de marifoon. We waren zo ver van de andere deelnemers verwijderd dat er met hen geen contact meer mogelijk was.” Als het licht wordt, ontdekken Hans en Lisanne dat ze veel te noordelijk zijn uitgekomen. Beiden zijn dan weer opgeknapt. De zon schijnt en er waait een lekkere bries. Na een stevig ontbijt besluiten vader en dochter om door te varen naar Pin Mill. Hans: “We wilden afmaken waaraan we waren begonnen.”

Ik had binnen drie dagen een AIS-transponder in huis

Traumatische ervaring

Om 07.00 uur varen Hans en Lisanne dan eindelijk de Woolverstone Marina binnen, na ruim 48 uur op zee. Alle andere deelnemers staan op de steiger te wachten. Hans en Lisanne worden warm onthaald. “Het voelde heel dubbel. We werden geroemd om ons doorzettingsvermogen. Tegelijkertijd besepte ik wat we allemaal teweeg hadden gebracht en wat ik mijn vrouw had aangedaan,” zegt Hans. Ze ontbijten aan boord van een van de andere boten en gaan slapen. De volgende dag varen ze terug naar IJmuiden. Daar staat Ans op de steiger te wachten. “We zijn naar huis gegaan en hebben ons leven weer opgepakt,” zegt Ans. “Maar het is voor mij een traumatische ervaring geweest waar ik nog lang last van heb gehad.” Ze vond het ‘niet erg’ dat Hans en Lisanne afgelopen jaar niet meededen aan de Small Ships Race. “Maar ze zijn nu eenmaal avontuurlijk en zeilen is hun passie, dus wie ben ik om dan te zeggen dat ze niet meer de zee op mogen gaan?” Zijn vermeende vermissing blijft Hans bezighouden. “Was het onverstandig wat we deden? Dat denk ik niet. We zijn geen moment in gevaar geweest. Toch heb ik meteen maatregelen genomen.” Hans en Lisanne hadden alleen een AIS-ontvanger aan boord. “Ik had binnen drie dagen een AIS-transponder in huis. Die heb ik aangesloten op de antenne bovenin de mast zodat we een groter bereik hebben. Als we die aan boord hadden gehad tijdens de race, hadden ze kunnen zien waar we waren en dat we voortgang maakten. Dan was er geen onzekerheid geweest. Ik heb me bovendien beter verdiept in de marifoon. Ik wilde weten wat er mis is gegaan met de DSC-berichten. En hoewel we nooit eerder zeeziek zijn geweest slikken we de volgende keer preventief medicijnen.” Hans bracht een bezoek aan de Kustwacht om te horen wat hij - zonder dat hij het wist - in gang had gezet. “Ik voelde me toch een beetje bezwaard. Maar ik snap nu waarom er een protocol is en de Kustwacht deze beslissingen heeft genomen. Wat als het wél mis was geweest?” [Z](#)