

ONTIJ en OVERMOED

Tijdens zijn eerste oversteek op eigen kiel raakt Evert Nieuwenhuis in de problemen voor de kust van Scheveningen. Hij is een van de 1529 watersporters waarvoor de KNRM in 2016 in actie kwam. Wat ging er mis?





Foto van een eerdere actie voor Scheveningen
foto: © Dick Teske/www.dickteske.nl



Ik kijk over mijn schouder en zie een paar meter boven me de imposante boeg van de *Kitty Roosmale Nepveu*. We bevinden ons een paar mijl voor de kust van Scheveningen. Het is vijf uur in de ochtend, het begint te gloren en de felle zoeklichten van de *Kitty* zijn op ons schip gericht.

Naast de stuurhut staat een vrijwilliger van de KNRM klaar om bij ons aan boord te springen. Bij elke golf komt de reddingboot dichterbij, maar de golven zijn hoog en onstuimig. Met een angstvallige snelheid schiet de *Kitty* het golfdal in – richting ons.

“Dit gaat fout”, denk ik, “die reddingboot knalt boven op ons!”

We zijn nog maar een paar meter van elkaar verwijderd en als een harde botsing onvermijdelijk lijkt, draait de reddingsboot in een vloeiende beweging schuin achteruit – een en al beheersing, alsof het niets is.

Volgende poging. Weer komt de *Kitty* dichterbij, en als we samen in een golfdal zitten, draait het schip razendsnel langsij en duwt ons beiden met een dot gas naar lij zodat we tegen elkaar aan blijven liggen. De vrijwilliger duikt met een judorol op de buiskap die terstond uit elkaar knalt. Nog voor we op de top van de volgende golf zitten, is de *Kitty* weer met flinke vaart schuin achteruit gevaren.

Nog geen acht uur eerder voeren we opgetogen IJmuiden uit, klaar voor ons eerste oversteek naar Engeland op eigen kiel. Nu worden we voor dag en dauw door de KNRM in een ruwe zee en harde wind de haven van Scheveningen in gesleept. Wat ging er mis?



Ruim een jaar eerder kocht ik mijn *Galatea*, een Taling 32. Een prachtig en stevig schip, groot genoeg om mijn uitdijende gezin meer ruimte te geven én om een jongensdroom waar te maken: lange zeiltochten op zee en, wie weet, ooit oceanen. In de winter kregen de plannen voor een oversteek vastere vorm en het kostte weinig moeite om vier vrienden enthousiast te krijgen.

Op woensdag 1 juni 2016 is het zover. Op een zonovergoten dag varen we vanuit Durgerdam naar IJmuiden. Op naar de pints van Pin Mill...

W

We komen 's avonds aan in de marina, waar we diesel tanken, ons klaar maken voor de nacht en naar het marifoonweerbericht luisteren. Hier maken we onze eerste fout: we nemen de *gale warning* (noord 6 tot 7) niet serieus genoeg. Met de *Galatea* heb ik vaker in windkracht

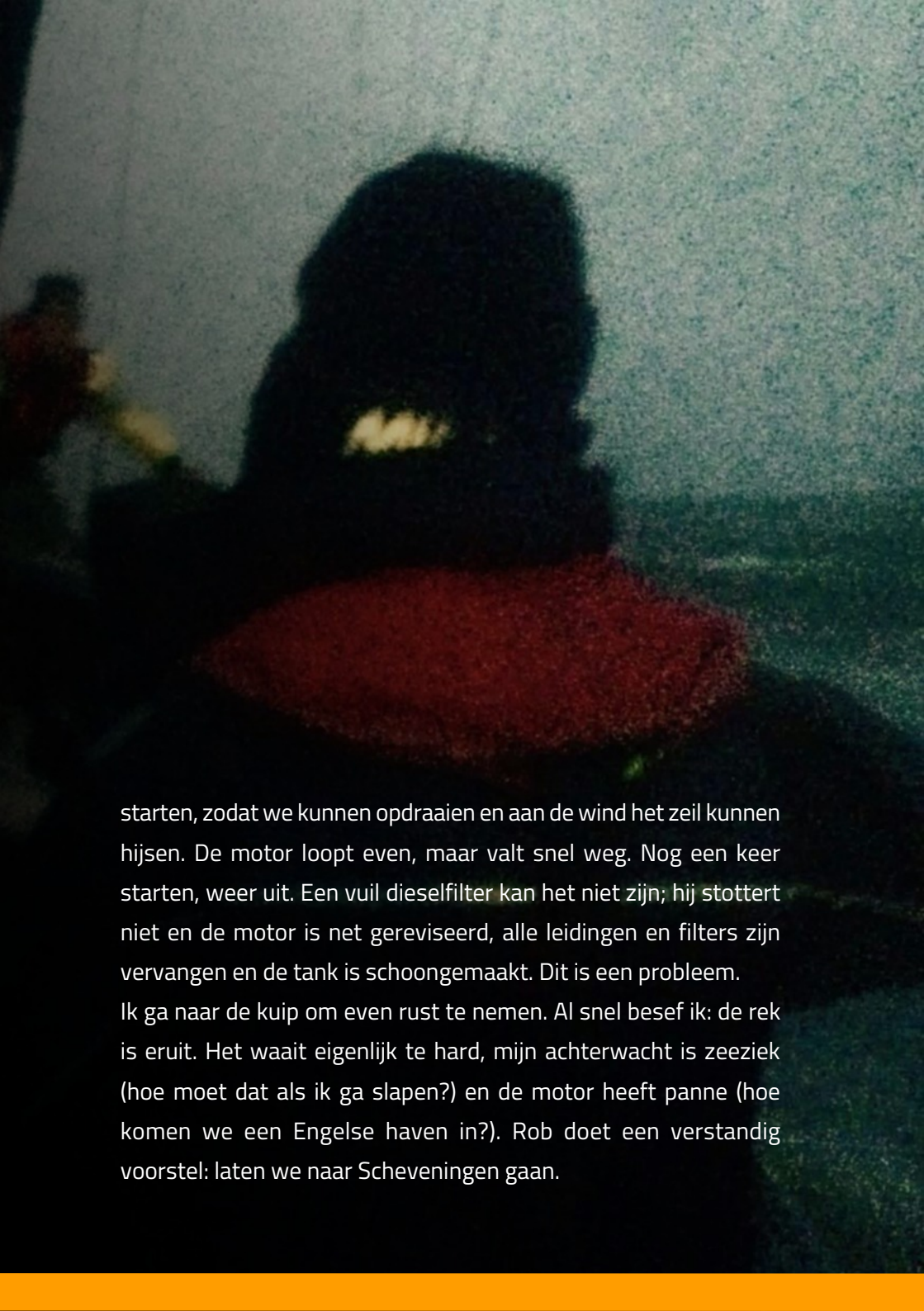
zes en zeven gezeild en dat was pittig maar niet problematisch, houd ik mezelf voor. Voor het gemak vergeet ik dat dat op het Marker- en IJsselmeer was, niet de Noordzee. Ik overleg kort met Rob, mijn *wingman* met wie ik vaker op zee heb gezeild. Het komt wel goed, concluderen we, en anders gaan we na een uur weer terug.

Eenmaal in de havenkom merken we dat het harder waait dan we op het Noordzeekanaal gemerkt hadden. "Moeten we niet meer reven?", vraagt Rob. Het begint al te schemeren, we hebben al een paar uur vertraging en ik wil nu gewoon eindelijk wel eens weg. De sirenen roepen ons.

"Mwah", zeg ik. "Het is halve wind, we redden het wel. Op zee kunnen we ook altijd nog reven." Tweede fout.

Buitengaats poeiert het behoorlijk, maar het is te doen. Maar die golven! Wat een heksenketel! Al snel wordt het eerste bemanningslid zeeziek, en hoe. Na een half uur steek ik een extra rif. Het is donker, het schip klotst alle kanten op maar na lang geploeter zit het rif erin. In de kuip gaat het minder goed. Rob, die mij als schipper moet vervangen als ik slaap, is ook zeeziek. Hij is duidelijk niet zichzelf: hij houdt het schip niet op koers, weerspreekt mijne orders en zorgt eerder voor onrust dan rust.

De windvlagen worden harder, de golven hoger. We besluiten het derde rif te zetten, wat nog meer moeite kost dan het tweede. Na minstens een half uur is het gelukt en roep ik naar de kuip dat ze de motor moeten



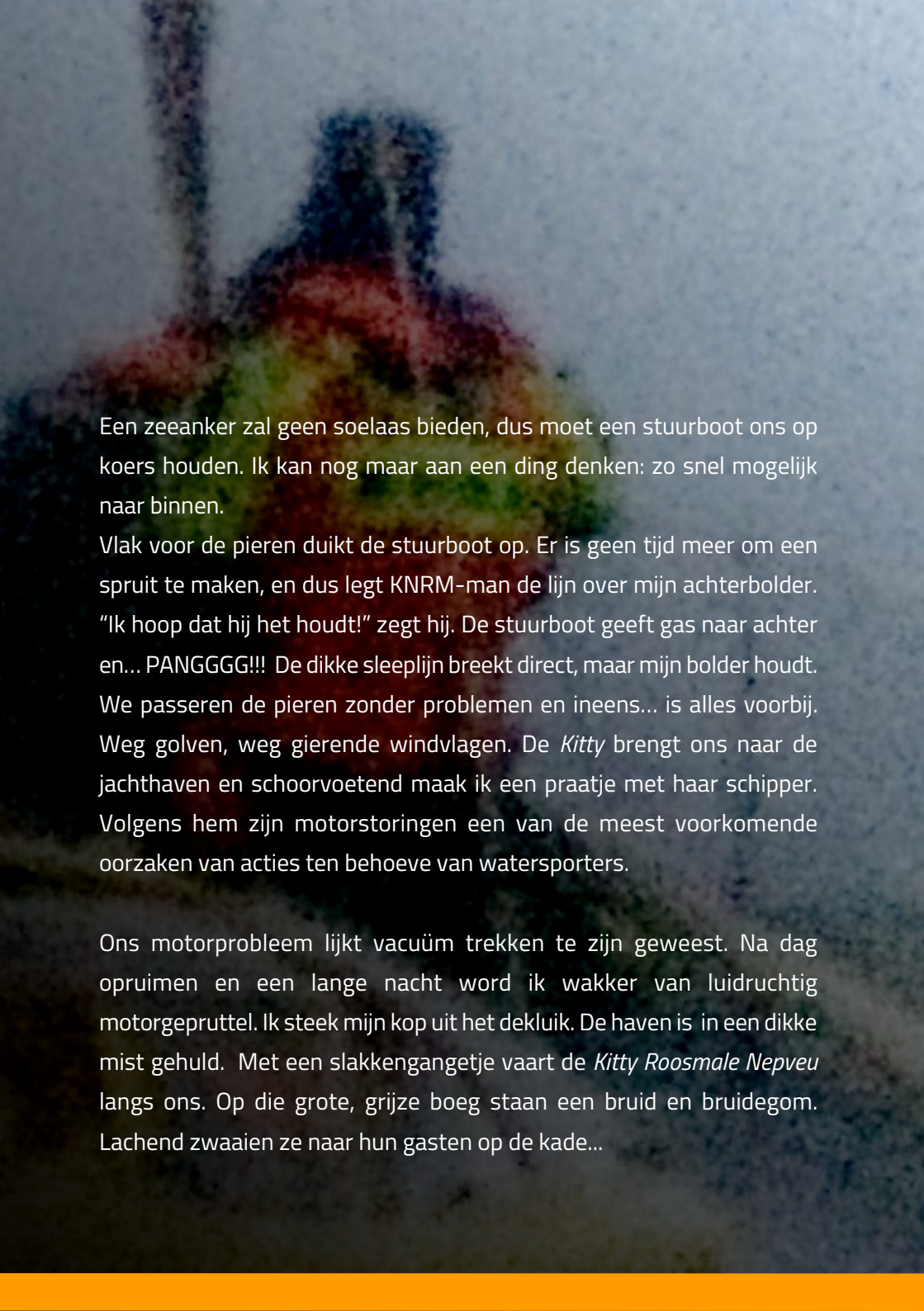
starten, zodat we kunnen opdraaien en aan de wind het zeil kunnen hijsen. De motor loopt even, maar valt snel weg. Nog een keer starten, weer uit. Een vuil dieselfilter kan het niet zijn; hij stottert niet en de motor is net gereviseerd, alle leidingen en filters zijn vervangen en de tank is schoongemaakt. Dit is een probleem.

Ik ga naar de kuip om even rust te nemen. Al snel besef ik: de rek is eruit. Het waait eigenlijk te hard, mijn achterwacht is zeeziek (hoe moet dat als ik ga slapen?) en de motor heeft panne (hoe komen we een Engelse haven in?). Rob doet een verstandig voorstel: laten we naar Scheveningen gaan.

Het is middennacht geweest. De bemanning gaat slapen, en met een van mijn vrienden zeil ik op een ingerolde fok richting Scheveningen. We zijn bedrukt, maar eigenlijk zijn dit een paar prachtige uren. Het is een heldere nacht, de felwitte branding langs de kustlijn is goed te zien. De *Galatea* stuift door het water, al surfend over golven. Af en toe breekt er eentje in de kuip en bijna lachend verbazen we ons erover met hoeveel water en kracht dat gepaard gaat. Om pak 'm beet vier uur zijn we bij Scheveningen en roepen we de Kustwacht op met de vraag of we naar binnen gesleept kunnen worden. Niet lang daarna vaart de *Kitty Roosmale Nepveu* naast ons.

Als de vrijwilliger van de KNRM aan boord is, begint voor mij het zwaarste gedeelte. Samen leggen we de sleeplijn klaar. Het anker moet onder de boegspriet vandaan, wat met deze golven bepaald niet vanzelf gaat. Het overvloedige buiswater druipt langs mijn kin mijn thermo-ondergoed in. We zijn zeker drie kwartier bezig, en de schipper van de *Kitty* maant ons dat we moeten opschieten: we verlijeren naar een ondiepte.

Ik ben koud, nat en doodmoe. Door de kapotte buiskap krijgen we golf na golf over ons heen. Het slepen duurt eindeloos, en de krachten die daarbij op de lieren (waarop de sleeplijn is bevestigd) en de rest van de boot komen, baren me zorgen. Dan horen we over de marifoon dat de schipper van de *Kitty* een tweede reddingboot heeft opgeroepen. Hij vreest dat 'dat scheepje' (wij dus) met deze zeegang niet veilig langs de pieren komt.



Een zeeanker zal geen soelaas bieden, dus moet een stuurboot ons op koers houden. Ik kan nog maar aan een ding denken: zo snel mogelijk naar binnen.

Vlak voor de pieren duikt de stuurboot op. Er is geen tijd meer om een spruit te maken, en dus legt KNRM-man de lijn over mijn achterbolder. "Ik hoop dat hij het houdt!" zegt hij. De stuurboot geeft gas naar achter en... PANGGGG!!! De dikke sleeplijn breekt direct, maar mijn bolder houdt. We passeren de pieren zonder problemen en ineens... is alles voorbij. Weg golven, weg gierende windvlagen. De *Kitty* brengt ons naar de jachthaven en schoorvoetend maak ik een praatje met haar schipper. Volgens hem zijn motorstoringen een van de meest voorkomende oorzaken van acties ten behoeve van watersporters.

Ons motorprobleem lijkt vacuüm trekken te zijn geweest. Na dag opruimen en een lange nacht word ik wakker van luidruchtig motorgepruttel. Ik steek mijn kop uit het dekluiik. De haven is in een dikke mist gehuld. Met een slakkengangetje vaart de *Kitty Roosmale Nepveu* langs ons. Op die grote, grijze boeg staan een bruid en bruidegom. Lachend zwaaien ze naar hun gasten op de kade...

WAT IK GELEERD HEB...

- We wilden te graag. De sirenen van de zee riepen ons: na al die voorbereidingen moesten we gaan. We hadden voor we het zeegat verlieten een pas op de plaats moeten maken en ons beter moeten voorbereiden op de harde wind, en misschien niet moeten uitvaren.
- We hadden beter naar de weerkaarten moeten kijken. Deze wind was vooraf voorspeld, en ik had deze voorspellingen met meer ervaren zeezeilers moeten doornemen. Ik besepte te weinig wat N6 tot 7 op de Noordzee betekent.
- We hadden in de haven moeten reven. Zoals de oude schipperswijsheid leert: als je aan reven denkt, is het tijd om te reven. Als we waren uitgevaren met een dicht gereefd zeil, hadden we een ruwe nacht beleefd maar waarschijnlijk zonder grote problemen de overkant gehaald (de motorproblemen hadden we daarmee niet voorkomen). Het reven op ruwe zee vergde veel van mij en de bemanning.
- In plaats van naar Scheveningen te zeilen en daar om assistentie te vragen, hadden we ook kunnen bijliggen in afwachting van minder wind. Dan was ons – en niet in de laatste plaats de vrijwilligers van de KNRM – een ruige, nachtelijke sleeptocht bespaard gebleven.
- Er gingen ook dingen goed. Het was een goed besluit om niet door te varen, we bleven de situatie meester en veel voorbereidingen hebben hun vruchten afgeworpen. Wat ben ik blij dat ik – bijvoorbeeld – in de kuip haken voor lifeline's had gemonteerd en in de winter al die losse ijzerbroodjes in de voorste bilge had vervangen voor zandzakken. Een paar maanden later maakten we overigens een prachtige, probleemloze oversteek naar Southwold.





‘ZODRA DE PIEPER GAAT, GAAN WIJ HELPEN’

Wat gebeurt er precies als je om hulp vraagt?

Zilt sprak met schipper Jaap Pronk van het KNRM station
Scheveningen over de redding van de *Galatea* op 2 juni 2016.

WAT GEBEURT ER NA EEN NOODOPROEP?

Jaap Pronk: "Die komt binnen bij de Kustwacht in Den Helder en die coördineert de reddingsacties op het water. Het Kustwachtcentrum alarmeert het dichtstbijzijnde KNRM station of stations. In dit geval ging rond 04.00 uur de pieper van de redders van ons station en tien minuten later vertrok de reddingboot."

NIET PRETTIG OM UIT BED TE WORDEN GEBELD...

"Wij zijn eraan gewend. Los daarvan: zodra de pieper gaat, weet je dat er iemand hulp nodig heeft. Dan gaan wij naar buiten om te helpen. Klaar. Wij oordelen niet over hoe iemand in de problemen is gekomen."

HOEVEEL MENSEN KWAMEN ER IN ACTIE?

"Alle 34 vrijwilligers van ons station ontvangen een melding, maar wie zich vooraf heeft afgemeld in ons rooster, hoeft niet te komen. In dit geval kwamen er dertien mensen: vier voor de truck (voluit: kusthulpverleningsvoertuig ofwel KHV; -red.), drie voor de *Beluga*, de RIB en zes voor de grote boot, de *Kitty Roosmale Nepveu*. De vrijwilligers wonen allemaal in de buurt van de haven. Zodra ik aan boord ben, neem ik contact op met de Kustwacht voor nadere gegevens. In dit geval vroeg ik ook de Verkeerscentrale Scheveningen naar de omstandigheden buiten. Voor de haven stond een vervelende zee; zakkend water met zuidgaand tij en een harde N-NNO wind. Met zakkend water zit er weinig water achter de golven en krijg je diepe kuilen."

HOE VERLIEP DE ACTIE VERDER?

“Na ongeveer tien minuten varen waren we bij het jachtje, dat alleen onder stormfok voer. Via de marifoon vroegen we de schipper om een zuidelijke koers te gaan voorliggen, dus voor de wind en stroom. Wij wilden een opstapper overzetten. Het jacht moet dan koers houden en wij zijn er achter gaan varen. Wat je dan doet, is de zee ‘aflezen’ en de bewegingen van het jacht overnemen. Op een gegeven moment is er een ‘luipje’ – een rustig moment in de golven – en dan schiet je langszij en stapt de opstapper over. Hij neemt een tas mee met trossen en een stopzak mee. Het liefst haal je opvarenden van boord, maar nu was het te riskant. Onze opstapper maakte een sleepverbinding klaar, een spruit die negen van de tien keer op de lieren wordt gezet en naar het voordek wordt geleid. Daaraan wordt de sleeptros bevestigd. Het anker zat in de weg, dus dat moest hij weghalen. Ondertussen liep het jacht snel naar het zuiden en we lieten de stormfok iets innemen. Toen we op een halve mijl west van de Zandmotor waren (een zandsuppletie ter hoogte van Ter Heijde; -red.), besloot ik het jacht eerst naar ruimer water te slepen en vervolgens de tros goed te beleggen, om het naar Scheveningen te slepen.”

WAAROM KWAM OOK DE REDDINGBOOT VAN TER HEIJDE IN ACTIE?

“Er stond nog steeds een zware zee voor de haven en de opvarenden waren nog aan boord. De *George Dijkstra* is een grotere, sterkere boot dan de *Beluga*. Daarom heb ik hem opgeroepen om als stuurboot achter vast te maken. Een stopzak uitzetten was met de noordelijke wind en het zuidgaande tij geen optie. Die werkt alleen als de wind pal in de haven staat, bij noordwesten wind. Wij zetten de sleeptros op 50 meter. In zo’n zee bestaat het risico dat het jacht ineens inloopt. Daarom nemen wij afstand, terwijl de mannen aan dek de loos inhalen en vervolgens de tros weer vieren.

De tros helpt zo het jacht af te remmen. Net tussen de pieren kreeg het jacht een roller over bakboord; de *Dijkstra* ving dat op, maar meteen daarna brak de tros. Eenmaal binnen verleende de *Beluga* assistentie en de bemanning van de truck maakte de calamiteitensteiger vrij. Om 9 uur lag het jacht vast en een half uur later was de *Kitty* weer opgeruimd, afgetankt, klaar voor de volgende actie..."

04:11:02 02-06-16

PRIO 1, VAARTUIG MOTOR / STUUR PROBLEMEN, SCHEVENINGEN

H spoed

00 KWC Landelijk Kustwacht Centrum

1735065 Lichtkrant GMK Haaglanden

1735099 Lichtkrant KNRM Hoofdkantoor IJmuiden

1735198 KNRM Station 7191 Opstappers Reddingsboot Scheveningen

Aantal geredden: 5.

Aantal redders in actie:

13 van Station Scheveningen; 11 van Station Ter Heijde.

Boten in actie:

Kitty Roosmale Nepveu (Arie Visser-klasse; 18,80 x 6,10 x 1,03 m),
George Dijkstra (Valentijn-klasse; 11,00 x 4,10 x 0,75 m), *Beluga*
(Float-klasse, 6,00 x 2,00 x 0,30 m). Plus: de truck (KHV).

Duur actie: van ca. 04.00 tot 09.30 uur.

Wind: Noord 6-7 met uitschieters tot 40 knopen.

Golfhoogte: 3 meter

Positie noodoproep: 52°06.005'N-004°13.013'E

Acties per jaar op station Scheveningen in 2016: 142

Schipper Jaap Pronk, al 40 jaar KNRM-er, heeft inmiddels het roer overgedragen aan zoon Hugo Pronk. De KNRM is een onafhankelijke organisatie die zonder subsidie opereert, gesteund door donateurs.