

Proloog

Ik had een hele tijd nodig om te begrijpen waar hij vandaan kwam. De kleine prins ondervroeg mij voortdurend, maar scheen mijn vragen nooit te horen. Pas langzamerhand, door toevallig gesproken woorden, is het mij duidelijk geworden. Zo vroeg hij, toen hij voor het eerst mijn vliegtuig zag [...]: ‘Wat is dat voor een ding?’

‘Dat is geen ding. Het vliegt. Het is een vliegtuig, mijn vliegtuig.’

Ik was er een beetje trots op hem te vertellen dat ik kon vliegen.

Toen riep hij uit:

‘Maar dan ben je uit de hemel gevallen!’

‘Ja,’ zei ik bescheiden.

‘Nee maar, dat is grappig...’

En de kleine prins begon uitbundig te lachen. Dat maakte me een beetje boos. Ik stel er prijs op dat men mijn tegenspoed serieus neemt.

Toen zei hij weer:

‘Dus dan kom jij ook uit de hemel! Van welke planeet?’

– Antoine de Saint-Exupéry, De kleine prins

Op tweede pinksterdag 2012 zet de eenmotorige Cessna Skyhawk met staartteken PH-SJK een daalvlucht in boven Oud-dorp. Een minuut lang duikt de piloot onder het wolkendek om zicht te krijgen op de kustlijn en de door hem uitgestippelde koers.

In de verte stijgen nevels op uit zee. Ze glijden in een vloeiende beweging het strand op – zoals ooit de eerste zeedieren aan land moeten zijn gekropen.

Eerder die ochtend om 10.22 uur heeft het KNMI in zijn bulletin voor de luchtvaart gewaarschuwd voor de aanvoer van vochtige lucht via een noordwestelijke stroming. Het wordt een stralende dag, maar langs de kust is er ‘kans op nevel en op meerdere plaatsen ook mist’.

Het type mist dat de piloot voor zijn ogen ziet ontstaan komt gemiddeld eens in de twee jaar voor en heet zeevlam. Zeevlam dankt zijn naam aan de optische illusie van een rokende branding: de golven spatten niet gewoon, ze dampen als theeketels.

Om 11.19 uur bereikt het vliegtuigje het diepste punt van zijn duikvlucht: 450 voet. Een voet is zo lang als een grote schoen, maat 47. Om je een voorstelling te maken van de vlieghoogte kun je ‘hak tegen neus’ 450 stappen afmeten. Zet de afstand die je dan krijgt als een denkbeeldige ladder tegen de wolken en bestijg die. Je bent er zo.

Zodra de piloot het landschap in zich heeft opgenomen, trekt hij het neuswiel van de Skyhawk weer op. Onder sonoor gepruttel maakt hij een bocht in de richting van de open zee, met de bedoeling de opkomende mist te omzeilen. Het is 11.20 uur (één minuut na de dip onder de wolken) wanneer de PH-SJK via de boordradio contact maakt met de verkeerstoren van Rotterdam Airport. De piloot vraagt te mogen landen via de naderingsroute HOTEL. Dit betekent: met een boog over de monding van Maas en Rijn en dan oostwaarts over de Nieuwe Waterweg – net als de olietankers en containerschepen, maar dan hoger.

De toren heet PAPA. Ginds ligt de landingsbaan als een uitgerold kleed te blakeren in de zon; er is letterlijk geen vuiltje aan de lucht.

‘This is Rotterdam information PAPA,’ antwoordt de verkeersleider van dienst. Hij draagt de piloot op naar 1500 voet te klimmen en zich boven Hoek van Holland opnieuw te melden. Gezien de koers, de kruissnelheid en de positie op de radar zou de PH-SJK binnen vijf minuten op de afgesproken plek moeten zijn. Maar de PH-SJK zal zich niet meer melden. Nooit meer, bij niemand.

Een inwoner van Ouddorp is de laatste die de rood-witte Cessna ‘visueel heeft gespot’: de man ziet het staartstuk van de vierzitter oplossen in de wolken boven de duinrand.

Op enkele vliegminuten ten noorden van Ouddorp verzamelt zich tegelijkertijd een groep ouders met kinderen voor een rondrit met de Futureland Express. Dit is een stoer treintje bestaande uit een landbouwtractor die twee tot rijtuigen omgebouwde karren voorttrekt.

De passagiers zijn opgewonden, omdat ze tot de eersten behoren die op maagdelijke gronden worden gedropt: de pas opgespoten Maasvlakte 2 is nog nagenoeg onbetreden terrein. Fysiek gezien is het een kleine stap om straks van de treeplank op dit nieuwe land-in-zee te springen; toch voelt het als iets gewichtigs, als iets wat iedereen aangaat.

Volgens schema zal de Futureland Express om 12.00 uur vertrekken vanaf een platform van betonplaten op de rand van het bestaande havengebied. De ochtendhemel is blauw, maar tegen het middaguur betreft de lucht. Er steekt een briesje op, de temperatuur daalt. De driebladige windmolens van GREENCHOICE staan nogal eenzellig te roeren in de opkomende mist. Ze mengen de zilte zeelucht met de fabriekswalmen uit de havens.

Eerder die week is de Maasvlakte 2 met een vuurwerk van blauwe rook in gebruik genomen. Met het uitbrengen van een

champagnetoost – op dinsdag 22 mei 2012 – is ook het omliggende strand opengesteld voor publiek. Bij dit nieuwe strand hoort een duinenrij van veertien meter hoog met daarachter de ‘zandlichamen’ van de toekomstige kades. Omdat de aanplant van helmgras op zich laat wachten, lijkt de Maasvlakte 2 vooralsnog op de Sahara.

Op deze pinkstermaandag drijft een koude mist de badgasten vroegtijdig naar huis. De tocht van de Futureland Express gaat door, al neemt het zicht kort voor vertrek af tot vijftig, hooguit honderd meter. De tractormachinist noch zijn passagiers hebben die ochtend het geronk van een propellervliegtuig gehoord. Alleen meeuwengekrijs.

De verdwijning van een vliegtuig in een van de dichtstbevolkte landen ter wereld is een rariteit. Het vliegen zelf niet meer; navigeren door de lucht voelt onderhand aan als een tweede natuur.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid brengt een jaar later een 151 pagina’s tellend rapport uit onder de titel *Vliegtuig vermist*. Anders dan bij schepen in de Bermudadriehoek is de vermissing van de Cessna Skyhawk niet voorgoed. Zij duurt 301 minuten. Vijf uur na het laatste contact met Rotterdam PAPA wordt het wrak van de PH-SJK gevonden op 800 meter voorbij de verste halteplaats van de Futureland Express, op de in aanbouw zijnde kade tussen de twee prinsessenhavens – de Prinses Amaliahaven en de Prinses Alexiahaven. Het vliegtuigje, geknakt en vleugellam, ligt een kwartslag gedraaid naast zijn eigen inslagkrater. Als een vogel die tegen een ruit is gevlogen. De wijzer van de snelheidsmeter staat stil op 118 knopen – 219 kilometer per uur.

Voor in de cockpit hangt het lichaam van de 50-jarige piloot. De uit de lucht gevallenene is niet aanspreekbaar, maar ademt

nog. Hij zal niet meer bij kennis komen en twee weken later sterven in het ziekenhuis. Het scherm van zijn telefoon toont een rijtje gemiste oproepen. In zijn vliegtas zit een Visual Approach Chart voor het aanvliegen op Rotterdam Airport. Op deze luchtnavigatiekaart (uit 2008) ligt de kustlijn drieënhalve kilometer landinwaarts.

Ook de reddingsbrigade werkt met kaarten die door de voortschrijdende werkelijkheid zijn ingehaald. De Cessna zou in zee zijn gestort, ware het niet dat de kustlijn is verlegd. Het water heeft plaatsgemaakt voor het droge. Maar bij het intikken van de laatst bekende coördinaten van de PH-SJK (zesendertig seconden voor impact) verschijnt op de computerschermen op Rotterdam Airport een positie boven zee. Weliswaar staat er BEING RECLAIMED, maar de kleur van de kaart is helderblauw (water).

‘We hebben, denken we ... [onverstaanbaar] in zee zien crashen,’ meldt een luchtverkeersleider aan de kustwacht. Hierop varen vijf schepen uit.

De Maasvlakte 2 is een nationaal zandkasteel, met de prinsessenhavens als slotgrachten. Het gebruikte zand komt uit een onderzeese groeve: het is via de zuigstangen van baggerschepen opgeslobberd uit een zandbank, zes mijl uit de kust. In de ijstijden lag die zandbank droog. Over de winderige vlakte tussen wat nu Engeland en Nederland heet liepen nijlpaarden en hyena’s, mammoeten en neushoorns, grottenleeuwen en bosolifanten.

Door de Noordzeebodem af te graven doen wij mensen onbedoeld iets krankzinnigs: we spuiten de prehistorie terug naar de oppervlakte. Natuurlijk, de baggeraars zijn uit op zand en grind, dat ze in glinsterende modderbogen ‘rainbowen’ naar de plekken waar land moet komen. Maar hun bijvangst bestaat

uit mammoetkiezen, elandgeweien, versteende hyenakeutels – overblijfselen van de oertijdfauna.

De deelnemers aan de Futureland Express hebben in principe genoeg aan twee meter zicht; als ze het zand onder hun voeten maar kunnen zien. Strandjutters zijn het. Ze zoeken geen overboord geslagen kratten whisky, ook geen schelpen, maar fossielen.

De hoofdprijs zou zijn: de schedel van een mensachtige. Verderop langs de kust, in Zeeland, is het eerste stukje oermens al gevonden. Een wandelaar raapte het op tussen het puin dat door een schelpenzuiger aan land was gespuwd. Het betrof een schedelfragment met een uitstulping boven de oogkassen die bij de moderne mens ontbreekt. Bij nadere bestudering bleek het te gaan om de eerste in Nederland gevonden neanderthaler, die in 2009 onder de naam ‘Krijn’ aan de rest van de bevolking is voorgesteld. Bij leven moet hij een jager zijn geweest die over de mammoetsteppe doolde in de delta van de rivieren Theems, Rijn en Maas – tussen de honderd- en veertigduizend jaar geleden.

Sindsdien smolten de ijskappen, steeg de zeespiegel, stierf de neanderthaler uit en leerde de ongevleugelde *homo sapiens* zichzelf vliegen. Hij leerde ook land van water scheiden.

Het nieuwe land is nog niet opgeleverd of er nadert een Cessna Skyhawk. Hoewel de toren de piloot heeft opgedragen te stijgen, duikt hij nog een keer onder de wolken om te kijken waar hij vliegt. Als een dolfijn, maar dan gespiegeld in de lucht. Er is alleen één verschil met daarnet: onder de wolken hangt een dichte mist. De piloot blijft de stuurknuppel naar voren duwen. Zijn vliegtuig dompelt zich in een grauwe wereld van waterdamp die doorloopt tot op het nieuwe, van fossielen vergeven aardoppervlak.