

# EEN TERSCHELLINGS ICOON: DE MISTHOORN.

WIL DE BEVOLKING VAN TERSCHELLING ZIJN ICOON TERUG?

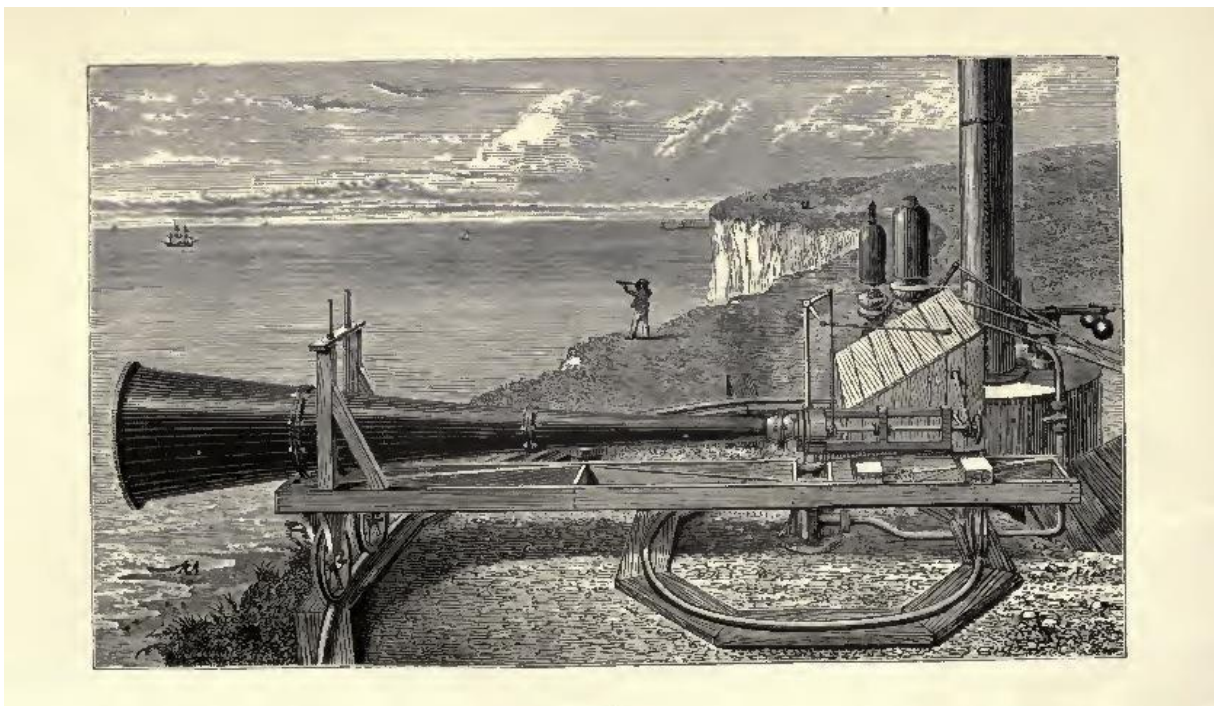
De misthoorn op het westelijk havenhoofd van West-Terschelling een van de eerste aanzichten wanneer men de haven binnenvaart. Jarenlang heeft deze de schepen die naar een schuilplek in de mist zochten kunnen leiden, maar sinds twee jaar geleden is hij buiten werking gesteld.

Dit jaar heeft de gemeente van Terschelling de misthoorn overgenomen van Rijkswaterstaat en unaniem besloten dat hij weer in werking gesteld moet worden. Maar wat vindt de bevolking van Terschelling van dit besluit?

## De historie van de misthoorn in het algemeen.

Een misthoorn is al lange tijd een navigatie hulpmiddel met verminderd zicht. Simpel weg een akoestisch homing device uit de tijd dat daar nog geen digitale alternatieven voor waren. Men hoorde een geluid en daar moest men dan naar toe. De misthoorn kwam ter vervanging van de daarvoor gebruikte klokken en kanonschoten. De misthoorn kwam veel beter door in de mist en was daardoor beter bruikbaar in de navigatie.

De misthoorn is in 1853 uitgevonden door Robert Foulis en was een grote hoorn die met gebruik van stoom geluid produceerde.



Wanneer schepen vroeger met verminderd zicht voeren werden er getracht door middel van akoestische signalen de schepen veilig de haven in te leiden. Omdat dit toen het enige oriëntatie punten was in verminderd zicht werd deze methode ook gebruikt door kapers om schepen de verkeerde kant op te lokken met de stranding van het schip als doel.

Later kwamen er andere manieren zodat de schepen zich beter kunnen oriënteren en daardoor ook te kunnen navigeren in bijvoorbeeld mist. Een belangrijke daarvan is de radar scanner, in eerste instantie shore based en in combinatie met een radio verbinding tussen de wal en het schip gebruikt om schepen te leiden die zelf niks

konden zien. Later werden de radar scanners veel kleiner en accurater en werden ze ook op schepen zelf gebruikt. Tegenwoordig is een radar voor bijna alle zeegaande schepen verplicht.

Doordat de radar scanner nu in veel gevallen verplicht is, is het akoestische oriëntatie punt op de wal niet meer strikt noodzakelijk. In het geval dat de schepen die niet verplicht zijn met een radar te varen zich in slecht zicht bevinden worden deze door Rijkswaterstaat verplicht om op een zo veilig mogelijke plek op anker te gaan en te wachten tot de mist is opgetrokken. Een overtreding van deze regel wordt bestraft met een boete.

Door deze nieuwe regel heeft Rijkswaterstaat besloten om alle misthoorns in Nederland af te danken omdat schepen of er geen gebruik van mogen maken of een ander (en in sommige optieken beter) alternatief heeft (de radar).

### **De misthoorn van Terschelling**

De in 1958 opgezette misthoorn van Terschelling bevindt zich op het westelijk havenhoofd en heeft in tijden van dienst schepen naar de haven van West-Terschelling geleid. De misthoorn produceert zijn geluid door middel van een hoorn met klankplaat. De klankplaat van de misthoorn is door middel van een kabel verbonden met een toongenerator, op dit moment te vinden op de begane grond van de vuurtoren de Brandaris.

### **Het onderzoek:**

Het doel van dit onderzoek is om de gemeenteraad van Terschelling inzicht te geven in de tijden om de misthoorn van Terschelling te bedienen, hiermee rekening houdend met de eventuele overlast die bij de bevolking van West-Terschelling kan optreden. Daarnaast is er onderzoek gedaan naar de meerwaarde van de misthoorn voor de bevolking van West-Terschelling. De antwoorden op deze vragen zijn gevonden aan de hand van een bevolkingsonderzoek.

Voor het bevolkingsonderzoek is er tussen 5 april en 27 mei een enquête onder de bewoners van Terschelling verspreid. Om zo veel mogelijk bewoners te bereiken is er een bericht op Facebook en de Facebook groep de *"Terschellinger Sneuper"* geplaatst met een link naar de enquête. Daarnaast is de link ook via Whatsapp verstuurd, waaronder in de groepschat van de KNRM, de bemanning van de betonningsvaartuigen en de torenwachters van de Brandaris. Dit heeft als gevolg dat de enquête een totaal van 491 reacties heeft opgeleverd.

De enquête was voornamelijk gericht aan mensen die woonachtig zijn in West-Terschelling en/of de misthoorn gebruiken bij beroepsmatig of recreatief varen. Bij 341 reacties wordt aangegeven dat zij op het moment woonachtig zijn in West-Terschelling of dat zij daar gewoond hebben toen de misthoorn nog in werking gesteld was. Dit is ruim 13% van de totale bevolking van West-Terschelling (zoals op 1 januari 2019 in het bevolkingsregister vastgelegd).

Naast de hoofdvraag of mensen de misthoorn terug willen is er in de enquête ook aandacht besteed aan het voorkomen van overlast, het gebruik van de misthoorn bij de veilige navigatie en de beschikbare apparatuur voor de navigatie voor de schepen varend rondom West-Terschelling.

### **Overlast beperken / tijden**

Een van de eerste vragen in de enquête was of de respondent het er mee eens is dat de misthoorn van West-Terschelling terug in werking wordt gesteld. Uit de enquête is gekomen dat 4% van de respondenten het hier niet mee eens is, dit door overlast. De reden van deze overlast is grotendeels het monotone geluid dat de misthoorn produceert en dit kan als deprimerend worden ervaren. Omdat deze overlast vooral ervaren wordt in de nacht is er een voorstel gedaan vanaf wanneer en tot wanneer de misthoorn mag luiden. Door de respondenten die overlast ervaren, maar het wel goed vinden om de misthoorn te horen wanneer er bepaalde tijden aan zitten is het meeste aangegeven dat ze het minste overlast ervaren tussen 09:00 en 17:00. Daarnaast

is er een respondenten die aan heeft gegeven meer context te willen hebben van de historische waarde van de misthoorn om hem niet storend te vinden, hierdoor wordt er aanbevolen om een voorlichting over de misthoorn van West-Terschelling te geven waardoor er meer begrip voor de meerwaarde van de misthoorn wordt ervaren.

Een anonieme reactie van een respondent: *“Ik stoort me aan het geluid. Even is prima, maar soms bleef de misthoorn maar gaan. Om depressief van te worden.”*

Onder de volledige enquête wordt aangegeven dat de misthoorn het minste overlast veroorzaakt tussen 08:00 en 21:00. Wat de uiteindelijke tijden zullen worden is aan de gemeente van Terschelling.

### **De praktische meerwaarde**

Theoretisch gezien is de misthoorn niet meer nodig. Echter is er uit het onderzoek gekomen dat de misthoorn in praktijk nog veel in gebruik werd genomen door mensen die haven van West-Terschelling aanliepen. In het BVA (bepaling ter voorkoming ter aanvaring) wordt ook beschreven dat er van alle mogelijke navigatie hulpmiddelen gebruik moet worden gemaakt, en aangezien een akoestisch signaal een van de weinige analoge hulpmiddelen is is dit een belangrijk back-up systeem.

Alhoewel een misthoorn een goede extra hulpmiddel is voor de veilige navigatie is het advies van Rijkswaterstaat voor schepen zonder radar om ten anker te gaan en te wachten tot de mist is opgetrokken niet altijd haalbaar op het wad. Met een klein (zeil-)jacht of sloep kan het erg gevaarlijk zijn om zo lang buiten de haven te moeten wachten. Zeker als een boot wordt overvallen door de mist kan een akoestisch baken een uitkomst bieden.

### **Historische meerwaarde**

Naast meerwaarde voor de navigatie heeft het behoud van de misthoorn ook een historische meerwaarde. Veel eilanders en met de name de eilanders van west vinden dat het geluid van de misthoorn bij het dorp en eiland hoort wanneer deze zijn gehuld in mist.

De mist hoorn dat al sinds 1958 zich op het westelijk havenhoofd van West-Terschelling bevindt is een van de vele nautisch historische kenmerken van het eiland, naast onder andere de vuurtoren de Brandaris (1594), de motor reddingboot Brandaris (1923), de fondsten van duikteam Ecuador en Sleepboot Holland.

### **Beroepsvaart**

De enquête heeft ook een groot aantal beroepsvaarders bereikt, 76 respondenten geeft aan in de beroepsvaart te werken. Deze komen uit alle verschillende sectoren van de beroepsvaart met de meeste reacties uit de veerdienst, redding/hulpdienst en de betonning. Ruim 60% van de beroepsvaarders geeft aan dat ze wel eens gebruik hebben gemaakt van de misthoorn bij het navigeren. Veel mensen zijn van mening dat de misthoorn belangrijk is voor de veilige navigatie.

Een docent van het maritiem instituut Willem Barentsz, die ook actief is bij de KNRM, geeft aan: *“Ik heb de misthoorn wel eens gebruikt als referentie bij navigatie door de slenk.”*

Vijf mensen uit de beroepsvaart geven aan dat de misthoorn geen rol meer speelt in de navigatie en dat deze alleen maar zorgt voor overlast. Een van de respondenten vanuit de veerdienst: *“In deze tijd met alle moderne hulpmiddelen is de misthoorn volkomen overbodig en achterhaald.”*

De beroepsvaarders is gevraagd om de meerwaarde die de misthoorn voor de navigatie heeft aan te duiden met een cijfer tussen 1 en 5. Dit cijfer kwam op een afgerond gemiddelde van 3,7. Hieruit kan geconcludeerd

worden dat de beroepsvaarders over het algemeen voor het herstellen van de misthoorn zijn. Veel geven ook aan dat de misthoorn altijd moet luiden tijdens mist, ongeacht van de tijd van de dag of nacht.

### **Pleziervaart**

De reacties van de pleziervaarders zijn over het algemeen hetzelfde als de beroepsvaarders. De 130 pleziervaarders die de enquête ingevuld hebben geven aan dat ze de misthoorn soms gebruiken. Sommige respondenten geven aan dat ze de misthoorn niet alleen gebruiken als navigatie hulpmiddel maar ook als referentie voor hoe mistig het is. Bij twijfel kan de misthoorn net de doorslag geven of het te mistig is om uit te varen of niet. Een van de pleziervaarders geeft als reactie: *“Het houdt de beginnende schippers in de haven, en zo de reddingsboot ook.”*

21 pleziervaarders heeft aangegeven dat zij geen hulpmiddelen voor navigatie aan boord hebben. Na het afschaffen van de misthoorn geeft Rijkswaterstaat deze pleziervaarders het advies om bij mist buiten het vaarwater ten anker te gaan en te wachten tot de mist weg trekt.