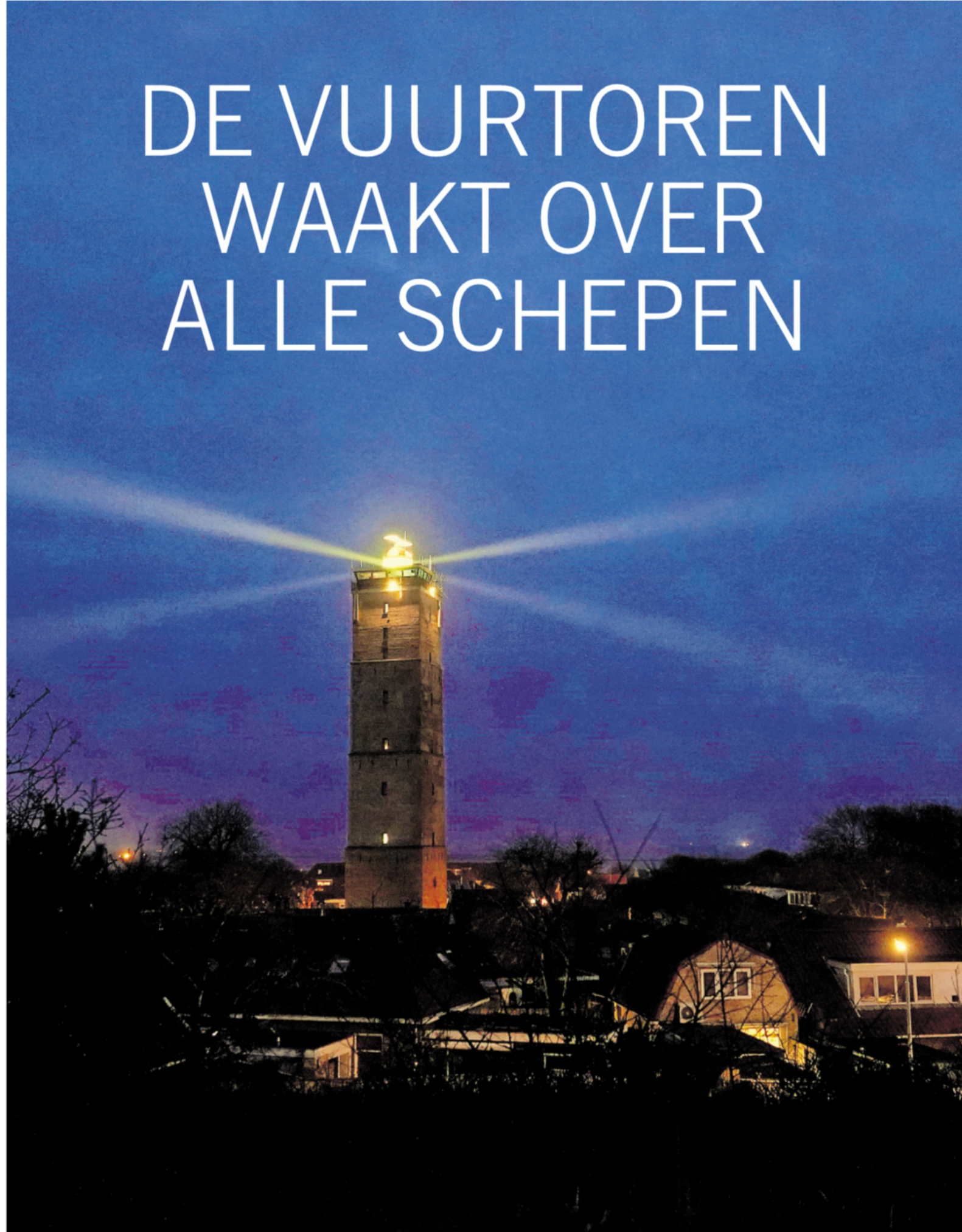


DE VUURTOREN WAAKT OVER ALLE SCHEPEN



De Brandaris in het avondlicht.

Waar vuurtorenwachters vroeger bij storm de lamp moesten ontsteken om schepen te waarschuwen, zitten nu volleerde verkeersleiders op de enige nog bemande vuurtorens van Nederland. Die van Terschelling en Schiermonnikoog. „Wij zijn de VVV van het water.”

TEKST MARIA DEL GROSSO
FOTO'S GERRIT VAN GOOR

Mijn fietslampje verlicht een miniem stukje van het donkere Schiermonnikoog. Konijnen schrikken op en schieten voor mij uit op het fietspad. Gelukkig is daar dat grotere licht dat steeds even een knipoog geeft. Daar, naar de rode Noordertoren, daar moet ik naar toe. Dit licht flitst vier keer in 20 seconden en is dan 10 seconden stil, vertelt Ivo Prins even later als ik de 126 treden naar hem in de hoogte heb afgelegd.

Prins is in de volksmond nog steeds de vuurtorenwachter. „Officieel ben ik verkeersleider op een zeeverkeerspost. Toevallig zit die post in de vuurtoren. Ik zou mijn werk bij wijze van spreken ook vanuit een bushokje kunnen doen.”

Op Terschelling steken ze er een stokje voor als hun beroep vuurtorenwachter wordt genoemd, vertellen Lotte Ketelaar en Peter van de Linde boven in de Brandaris. „Wij zijn nautisch verkeersleider. Vuurtorenwachter associeer je toch met een lamp aan- en uitzetten. Dat doen wij al lang niet meer.”

Het vertrouwde licht van de Brandaris bestaat uit één flits per 5 seconden. „Elke toren, inclusief de onbemande torens, heeft zijn eigen licht”, legt Ketelaar uit. Die van Schiermonnikoog en Terschelling bestaan uit vier bundels. De Noordertoren moet altijd egaal rood blijven, weet Prins. „Dat heeft een internationale maritieme organisatie zo bepaald. Hoe elke vuurtoren er uit moet zien. Vandaar dat je nooit zo'n hoog gebouw met stippen zult zien.”

De taak op beide uitkijpunten op de eilanden is hetzelfde. Zorgen voor de veiligheid van het vaarwater en de doorstroom van het vaarverkeer. Om de schepen verkeersbegeleiding te geven zijn VTS (Vessel Traffic Services)-gebieden bedacht. Dat van de Brandaris reikt van Harlingen tot Terschelling en omvat een stuk Noordzee. Buiten dat blokgebied is op de Noordzee de Nederlandse Kustwacht verantwoordelijk.

CENTRAAL MELDPUNT WADDENZEE

„We hebben een signalerende en handhavende functie”, licht Prins toe. „Wij zijn er niet in eerste instantie voor reddingsacties. Maar als ik iets zie wat afwijkt, kom ik in actie. Als iemand te hard vaart bijvoorbeeld. Gebeurt er iets ergs op zee, dan zit de Kustwacht bij ons onder de sneltoets en waarschuwen we hen of de Meldkamer Noord-Nederland.”

Schiermonnikoog heeft een team van zeven verkeersleiders, die het werk alleen uitvoeren. Op de Brandaris is een team van dertien mensen actief. De ochtend- en middagdienst draaien ze met zijn tweeën. Dat is omdat er naast de taak van verkeersbegeleider nog een taak op de Terschellinger vuurtoren rust. Hier zit het CMW, het



Verkeersleider Ivo Prins tijdens een avonddienst op de Noordertoren van Schiermonnikoog.
FOTO: ROMY DAM



Het team verkeersleiders van de Brandaris op Terschelling.



Ik zou mijn werk bij wijze van spreken ook vanuit een bushokje kunnen doen

Centraal Meldpunt Waddenzee. De dienst van 22 uur 's avonds tot 6 uur 's ochtends bestaat alleen uit verkeersbegeleiding en wordt solo gedraaid. De lichtbakens en de bemanning ervan vallen onder Rijkswaterstaat.

Tijdens het bezoek van de krant vervult Ketelaar de rol van verkeersbegeleider en is Van de Linde verantwoordelijk voor de CMW. Het is het administratief invoeren van alle vaarbewegingen die bij Ketelaar gemeld worden via de daarvoor gebruikelijke scheepskanalen. Ook andere meldingen lopen via het CMW. Zo krijgt Van de Linde deze middag bericht van een olievrachterschip in de Eemshaven. Onderling wisselt het team deze twee taken uit, zodat je niet steeds dezelfde dienst draait.

De rol van vuurtorens veranderde in de loop der jaren van wachtpost naar begeleiding van schepen. Zonder radars en mobiele telefoons was het waarschuwende licht van levensbelang. „Met alle nieuwe apparatuur is dat niet meer nodig. Radars geven een enorme dekking van het gebied”, wijst Prins op alle computerschermen die openstaan en waarop talloze lichtjes branden. Die geven de schepen aan die met AIS varen (Automatic Identification System).

Het is de combinatie van deze radars en het zelf waarnemen die het noodzakelijk maakt dat er op Terschelling en Schiermonnikoog nog wel bemanning zit, voegt Ketelaar toe. Een voorbeeld van Prins: „Het radarsysteem detecteert ook een groep vogels als iets dat vaart. Dan zie je iets met 33 knopen voorbijgaan. Dat is tegen de 70 kilometer per uur. Wij weten meteen dat die snelheid voor een schip niet klopt.”

GOLFHOOGTE

Terwijl Prins in het avonddonker zit tijdens ons bezoek, is het deze middag op Terschelling één en al mist. Tijdens het scheepvaartbericht dat de verkeersleiders van beide torens op gezette tijden gedurende hun dienst de deur uit moeten doen, meldt Ketelaar dan ook: „Zicht slecht of mist, enkele buien of motregen, golfhoogte Noordzee 80 centimeter, bij Stormemk (tussen Terschelling en Vlieland, red.) 60 centimeter.” Deze berichten beginnen van beide torens standaard met: „Alle schepen, alle schepen. Dit is de zeeverkeerspost met het scheepvaartbericht.”

Het slechte zicht op Terschelling beperkt de normale oplettendheid van Ketelaar als er naast getuip op de schermen altijd naar buiten gekeken wordt. „Het trekt open”, kan Ketelaar op een gegeven moment opgelucht melden. Meteen is haar alertheid voor de buitenwereld weer aanwezig. Een extra verrekijker met enorm bereik helpt op beide torens als de verkeersleiders iets beter in beeld willen krijgen.

>>

'Het is een hele eer dat wij dat vertrouwen krijgen'

De lichtjes die het scherm bevolken zijn op beide torens in de winter voornamelijk vissersschepen. Die zijn inmiddels bij de verkeersleiders wel bekend. Zo weten de verkeersleiders op Terschelling wie er zoal op de mosselpercelen in de buurt aanwezig zijn en kennen ze negen van de tien Noordzeekotters. Deze middag meldt ook de reddingboot zich: „Arie Visser, weer in de haven”, meldt één van hen. „Begrepen, tot de volgende keer”, reageert Ketelaar.

Prins daarover: „We hebben een goede verstandhouding met de vissers. Zij hebben ons nodig, maar wij hebben hen ook nodig. Als er bijvoorbeeld een plezierjacht is dat ik niet kan bereiken, kan ik een beroepsschipper in de buurt vragen om contact te leggen.” Als de SK 23 zich meldt en aangeeft vier personen aan boord te hebben, vraagt Prins welke kant ze uitgaan. „Richting Noordzee.” „Goede vaart en vangst gewenst”, klinkt het vanuit de toren.

EXODUS AAN PLEZIERBOTEN

In de zomer is de situatie heel anders. Dan barst het van de plezierboten in de jachthavens en melden zich om de haverklap watersporters die de haven in- of uitvaren. Niet elke boot heeft AIS of heeft het systeem aan staan. „Dan zijn ze aan het zeilen en hebben alles uit omdat apparatuur de accu leeg trekt. Wij zijn de enigen die dan nog zien wat ze doen”, aldus Ketelaar. Het CMW wordt op zulke momenten bestookt met vragen als: „Hoe moet ik van Terschelling naar Harlingen varen?”, of: „Mijn boot steekt 1 meter diep, hoe diep is het hier?”

Met hoog water komt een exodus in en uit de havens op gang. Voor de enige dienstdoende verkeersleider op Schiermonnikoog kan dat even lastig zijn. „Op zo'n moment kun je echt niet naar de wc”, zegt Ivo Prins lachend. Op de Brandaris kunnen de twee dienstdoenden dan voor elkaar invallen. Op de Noordertoren kan toiletbezoek of even afwassen alleen op rustige momenten. „De portofoon gaat dan mee.”

„Wij zijn de VVV op het water”, zeggen Van de Linde en Ketelaar daarover. „Het centrale meldpunt waar alles binnenkomt.” Ook groepen wadlopers horen zich te melden, voegt Prins toe. „Helaas vergeten ze zich nog weleens af te melden.”

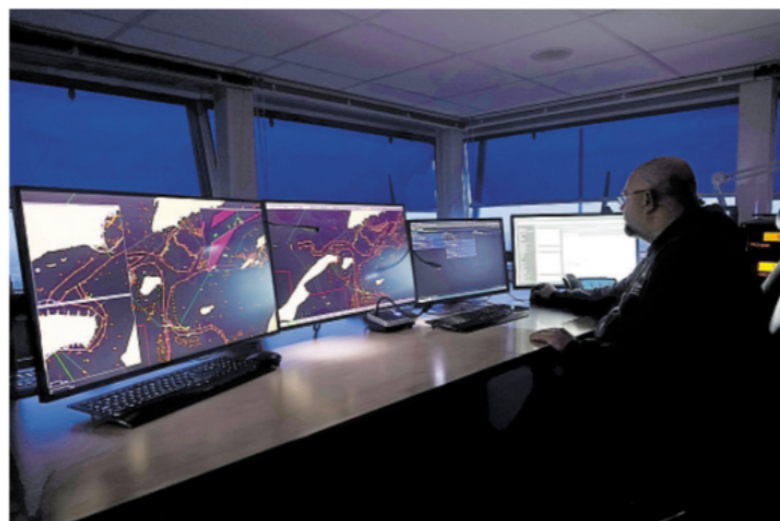
Nu meldt een viskotter zich met de vraag of de schietoefeningen bij de Marnewaard afgerond zijn. Daar kan Prins positief op antwoorden. Bij goed weer kan hij met het



Het licht van de Brandaris op Terschelling.



Verkeersleider Lotte Ketelaar: „Elke toren heeft zijn eigen licht.”



Peter van de Linde. „Wij zijn nautisch verkeersleider.”

“Als ik de veerhaven niet meer kan zien, is er sprake van slecht zicht”



De Noordertoren op Schiermonnikoog. FOTO: JASPAR MOULIJN

De eilanden in lettergrepen

Een hardnekkig verhaal doet de ronde over het flitsen van de vuurtorenlichten. Die van Schiermonnikoog flitst vier keer in 20 seconden. Dat zou afgeleid zijn van het eiland als je de naam in lettergrepen verdeelt: Schier-mon-nik-oog. Daarom zou die van A-me-land drie keer per 20 seconden flitsen en die van Bor-kum twee keer. Het aantal flitsen per eiland klopt, maar dat dit samenvalt met de lettergrepen is toeval, meldt Ivo Prins van de Noordertoren op Schiermonnikoog.

blote oog het boorplatform bij Ameland zien, de vuurtoren van Borkum en Lauwersoog. „Als ik de veerhaven niet meer kan zien, is er sprake van slecht zicht.”

Naast de vissers is er de grote beroepsvaart op de Noordzee, de containerschepen. Prins kijkt zo nu en dan welke dat zijn en detecteert de bulk carrier Angelic Breeze van 120 meter lang. „Dat vind ik leuk, want daar heeft mijn broer aan meegebouwd.” Even knippert hij met zijn ogen als het scherm de AIS van een heel groot schip laat zien. Hij klikt op de bijbehorende gegevens. „Eén van 399 meter! Die gaat naar Zeebrugge toe.”

SCHITTERENDE LUCHTEN

In principe komen de vuurtorens niet in actie voor surfers of zwemmers in nood. „Maar als het moet, helpen we natuurlijk”, stelt Prins. Hij maakte mee dat hij drie surfers het water op zag gaan en twee keerden er terug aan land. „Door de verrekijker zag ik een vlieger plat op het water liggen en werd toen ook al gebeld over een surfer in problemen. De reddingsdiensten werden ingeslemd. Vanaf de toren zag ik de kleine reddingboot uitvaren. De surfer bleek wel aan land te zijn, maar zijn vlieger dus niet. Die moest wel opgeruimd. Als die wegrijft richting Borkum denken ze daar ook dat er een surfer vermist is.”

Ketelaar maakte mee dat tijdens een vriendenweekend één van de jongens miste na het zwemmen. „De reddingboten van Vlieland en Terschelling werden gealarmeerd en maakten een zoekslag. Ik heb op de zeevaart gezeten en ervaring met het tij. Mijn inschatting was dat ze nog iets oostelijker moesten zoeken. Daar werd de zwemmer aangetroffen.”

De nachtdiensten vindt Ketelaar geen enkel probleem. „Ik vermaak me wel.” Prins geeft aan geen ochtendmens te zijn en prima 's nachts te kunnen werken. Overdag heeft ook zijn charme. „Je wilt niet weten wat voor schitterende luchten hier voorbijkomen”, merkt Prins op. „Het is inmiddels zo gewoon dat we ze niet eens meer op de foto zetten.”

De nacht geeft wel een extra sfeer, vindt Prins. „Je voelt je verantwoordelijk voor de schepen. Dat iedereen weer veilig thuiskomt. Ook als het rustig is, moet je alert blijven. Het is een hele eer dat wij dat vertrouwen krijgen.” Die verantwoordelijkheid hoort gewoon bij het werk, vindt Ketelaar. „Maar uiteindelijk blijft de kapitein baas over zijn eigen schip.”