



De angst dat je iemand niet vindt of te laat

## Redding-verhalen in podcast 'Redders op zee'

Via Spotify zijn dertig afleveringen van de podcastserie *Redders op zee* te beluisteren. Redders, overlevenden en nabestaanden delen hun confronterende verhalen. De presentatie is in handen van Roelof Hemmen. Twintig van de meest indrukwekkende gebeurtenissen worden belicht. Te beginnen bij het noodlottig surfongeluk op 11 mei 2020 voor de kust van Scheveningen. Zes surfers gaan die dag het water op en worden overvallen door een dikke, verstikkende schuimlaag. Vijf van hen komen hierbij om het leven. De enige overlevende deelt in de podcast voor het eerst zijn verhaal, evenals de redders Arie en Marco en Marjolein, de moeder van een van de omgekomen surfers.

KNRM-vrijwilliger Sebastiaan Dassen licht bij tijdens een avond-oefening in Hindeloopen.



# 200 jaar KNRM: ALTIJD SPEUREN OP HET WATER



Het verhaal van 200 jaar KNRM is het verhaal van vele acties op zee, maar meer nog het verhaal van teamwork. Van een geoliede organisatie van vrijwilligers, waarop menige professionele instelling jaloers kan zijn. Want redden kun je alleen als je elkaar blind vertrouwt, je taken uitvoert en in noodsituaties de schipper de beslissing laat nemen.

TEKST MARIA DEL GROSSO  
FOTO'S NIELS DE VRIES

In totaal 83 keer rukte de bemanning van KNRM-station (Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij) Hindeloopen in 2023 uit. Bij deze acties werden 176 personen uit een benarde situatie op het water gered, ook waren daar 5 honden bij. Drie keer was er sprake van een medische indicatie.

In 29 gevallen werden schipper en opstappers opgeroepen door de Kustwacht. Watersporters moeten hier contact mee opnemen als het gaat om een noodgeval. In 19 gevallen trok de reddingboot Alida en/of de open rubberboot Neeltje Struijs er op eigen waarneming op uit. De rest van de alarmeringen kwam van de KNRM Alarmcentrale, die watersporters mogen inschakelen bij een pechgeval.

Drie keer was de assistentie nodig voor de beroepsvaart, waar vissersschepen en de chartervaart onder vallen. De andere 80 uitrukken betroffen hulp aan watersporters. Hoe noodzakelijk ook, die acties zijn niet altijd super spectaculair, geeft schipper Dirk Klinkenberg uit Makkum aan. Sinds twee jaar is hij KNRM-schipper in Hindeloopen, daarvoor was hij betrokken bij de KNRM in Harlingen, in totaal ruim 35 jaar.

#### MENSENLEVEN

„Het varieert van een kitesurfer in de proble-

men tot schepen die een schroef kwijt zijn, het zwaard verloren hebben of waarvan de mast overboord is gevallen.” Niettemin kunnen deze acties indrukwekkend zijn. Ze moeten ook uitgevoerd worden bij slecht weer en zware storm. Wat het meeste blijft zijn de acties waar mensenlevens op het spel staan, vult Jaap Boonstra uit Hindeloopen aan. Bijna 40 jaar is hij actief voor het reddingstation in Hindeloopen. Inmiddels niet meer op de boten zelf – hoewel hij er wel voor zorgt dat ze volgetankt zijn en technisch in orde – maar boven in het boothuis in de meldkamer waar hij tijdens uitrukken de contacten onderhoudt met andere hulpverleningsinstanties.

„De angst dat je iemand niet vindt of te laat. Als dat gebeurt, heeft dat een enorme impact. Als we een goeie actie hebben gehad, geven we elkaar een klap op de schouder en zijn we trots. Als het niet goed afloopt, sta je daar toch anders in.”

Klinkenberg en Boonstra vertellen hun verhaal op de vaste oefenavond van hun team, elke dinsdagavond op het reddingstation dat zo bekend is vanwege het oude blauw geschilderde reddingshuisje dat ervoor staat, een monument uit 1911. „Ook als het geen mooie actie te noemen is, wil je erbij zijn. Je weet wat je collega's voor de kiezen krijgen. Dan zit je aan de wal niet lekker in je vel.”

#### LOONSVERHOOGING

De ploeg in Hindeloopen maakte twee jaar geleden een herstart. Er kwamen tien nieuwe mensen bij die inmiddels hun laatste trainingen aan het afronden zijn. In totaal omvat het team 20 varenden, 4 helpers aan de wal en 5 bestuursleden. Alleen bij de grotere reddingstations zijn beroepsschippers aangeesteld. In Hindeloopen is alles vrijwilligerswerk.

Uit het verleden rest nog wel een vergoeding, die de roeiers vroeger kregen als ze moesten uitvaren. Die 2,50 gulden van toen is omgezet naar 1,25 euro nu. „Een loonsverhoging”, lacht Klinkenberg. De bemanningsleden krijgen dit per uur dat ze zich inzetten. Naast uitrukken gaat het ook om onderhoudsuren en oefenavonden. Hindeloopen stopt de bijdragen in een pot om er een teamuitje van te betalen en hapjes en drankjes op momenten dat ze in het boothuis aanwezig zijn. Boonstra zorgt er altijd voor dat er koffie aanwezig is als de boten terugkeren van een hulpactie.

Deze oefenavond wordt met beide boten in het donker getraind op man overboord. Alles draait om vaardigheden trainen, legt Klinkenberg uit. *Pacen* is zo'n belangrijke oefening, waarbij twee schepen naast elkaar

## Omkomen redders aanleiding tot oprichting van het reddingswezen

Het was allerminst logisch dat twee eeuwen terug, in 1824, een reddingsmaatschappij opgericht werd, vertelde Anneke Salden, hoofd marketing en communicatie van de KNRM bij de opening van de expositie *Redders op zee* in het Fries Scheepvaartmuseum in Sneek. „Het vergaan van schepen hoorde er in die tijd bij. Er waren zelfs mensen die er belang bij hadden. Zij konden wel wat met de kostbaarheden die aanspoelden.” Een trieste gebeurtenis vormde in oktober van dat jaar de aanleiding. Het fregat De Vreede strandde bij Huisduinen. Zeven dorpsbewoners proberen de opvarenden te redden, maar na een succesvol begin slaat de sloep in de zware branding om. Zes redders en drie bemanningsleden verdrinken. Deze ramp is voor Rotterdamse en Amsterdamse notabelen de reden een reddingmaatschappij op te richten. De Zuid-Hollandsche Maatschappij tot Redding van Schipbreukelingen (ZHMRS) ontstaat en de Noord- en Zuid-Hollandsche Redding-Maatschappij (NZHRM). Friesland krijgt in 1824 direct drie stations op Terschelling, Vlieland en Ameland. Schiermonnikoog volgt in 1830. Aan de wal krijgt Moddergat in 1877 als eerste een volwaardig station gevolgd door Harlingen, Hindeloopen, Gaast, Lemmer en Oostmahorn. Deze laatste is later overgegaan naar Lauwersoog. Tegenwoordig telt Friesland tien reddingstations: twee op Ameland, twee op Schiermonnikoog, twee op Terschelling en verder op Vlieland en in Lemmer, Hindeloopen en Harlingen. Als extra service heeft de KNRM op de Waddeneilanden tien strandbewakingsposten.

#### ROEIREDDINGBOTEN

De oprichters laten roeireddingboten bouwen. Voor de eerste veertien exemplaren werd 16.000 gulden ingezameld. Daarnaast was 2000 gulden per jaar nodig om de organisatie draaiende te houden. Het geld kwam van particuliere donateurs en bedrijven, zoals de financiering van de KNRM nu nog steeds in elkaar zit.

In 1991 fuseren de twee reddingmaatschappijen tot de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij. Die telt nu 75 reddingboten, bemand door 1500 vrijwilligers. Per jaar zijn er gemiddeld 2000 uitrukken waarbij 3500 mensen worden gered. Van hen is 10 procent in direct levensgevaar. Zo'n 350 personen per jaar hebben hun leven te danken aan de KNRM. Sinds de oprichting kwamen 74 redders om het leven.

“  
Per jaar  
gemiddeld  
2000  
uitrukken



Man overboord. Een van de trainingen die de KNRM-vrijwilligers op hun vaste oefenavond doen.



## Scheepvaartmuseum Sneek eert 'Redders op zee'

Wie het Fries Scheepvaartmuseum in Sneek binnenstapt, krijgt op een grote muur meteen de vraag voorgeschied: 'Bent u een (potentiële) redder?' De muur is in het kader van de tentoonstelling *Redders op zee* door cabaretier Katinka Polderman omgetoverd tot een beslisboom. Beginnend met de cruciale vraag: Heeft u een zwemdiploma? Gevolgd door: Laat u zich intimideren door extreem woelige baren? Geen zwemdiploma wil volgens Polderman niet zeggen dat je niets kunt betekenen voor de KNRM. Als doe-het-zelver kun je helpen bij onderhoud van voer- en vaartuigen en gebouwen en wie medisch onderlegd is kan via de radio medische assistentie verlenen.

Wie van foto's kijken houdt, boft helemaal, aldus de beslisboom. Want de expositie *Redders op zee* bestaat uit een hele reeks portretten van Friese KNRM'ers. Gemaakt door Robin de Puy. Landschapsfotograaf Jeroen Hofman legde vanuit de lucht de werkplekken van redders vast. De speciaal voor het 200-jarig bestaan samengestelde tentoonstelling trapte af in het Nationaal Scheepvaartmuseum in Amsterdam en is in dertien maritieme musea in Nederland te zien op verschillende data.

In Friesland en net over de grens met Groningen gaat het om 't Fiskershúske in Moddergat, Maritiem Centrum Abraham Fock op Ameland en het Visserijmuseum in Zoutkamp. Elk museum geeft zijn eigen draai aan de inrichting. Zo heeft Sneek ervoor gekozen scheepsmodellen centraal te stellen. KNRM-vrijwilliger en modelbouwer Jan Smits bracht de modellen bijeen.

Zo is de zelfrichtende reddingboot Insulinde te zien, die sinds 1927 in Oostmahorn was gestationeerd. Destijds een revolutionaire boot omdat hij zichzelf kon oprichten als hij kapseisde. Directeur Hester Postma vertelde bij de opening dat het plan bestaat om oude schepen uit de reddingvloot naar de Bothniakade in Sneek te halen.

Derk van Dieren uit Harlingen is één van de KNRM'ers die met een portretfoto op de expositie hangt. „Dit gebeurt niet vaak”, zegt hij daarover. „Wij zijn eigenlijk altijd op de achtergrond. Het voelt absoluut als een stuk waardering.” Van Dieren begon in 2002 als opstapper bij het reddingstation Harlingen. In 2018 kreeg hij een andere functie vanwege de leeftijdslimiet. Nu regelt hij als bestuurslid de pr en fondsenwerving.

Bij de foto staat het volgende citaat van hem: 'Iedereen kent dat gevoel dat je krijgt als de pieper gaat. Dat je weet: iemand is nood, en wij kunnen met onze training en onze spullen het verschil maken. Dat is waarom we het doen.'

“  
Helpen  
zonder  
aanziens  
des  
persoons en  
altijd gratis

KNRM-vrijwilliger Jorriht de Jong van het reddingstation Hindeloopen.



Het monumentale reddingboothuisje uit Hindeloopen is nagebouwd op de tentoonstelling *Redders op Zee* in het Fries Scheepvaartmuseum in Sneek. KNRM'er Derk van Dieren (m) vertelt over zijn ervaringen.

gaan varen of liggen om iemand te laten overstappen. „Wij moeten vaak iemand overzetten vanaf onze reddingboot.” Het maken van een sleepverbinding, bij slecht weer een hele toer, is ook iets dat de bemanning in de vingers moet hebben. „Voor dit werk moet je wel een verbondenheid met het water hebben. Je moet je goed voelen aan boord.”

### VEEL PIJN

Stoer is het lang niet altijd, benadrukt Boonstra nog maar eens. „Het is geen pretje als je om half drie 's nachts opgepiept wordt vanwege een rode vuurpijl en de halve nacht op zee bent.” Rode vuurpijlen kunnen watersporters afsteken in een noodsituatie zodat hun locatie beter te vinden is.

Een van de nieuwe bemanningsleden, die anoniem wil blijven, vertelt over de reddingsactie die tot nu toe het meeste bijbleef. „Het was een van mijn eerste uitrukken. Een schip was vastgelopen onder Stavoren, waarbij een vrouw van de trap was gevallen. Ze had rugletsel, dus de ambulance en een helikopter werden ook opgeroepen. Het was windkracht 6 en mevrouw had heel veel pijn.



Modellen van reddingboten staan centraal in het Scheepvaartmuseum in Sneek.

We konden haar stabiliseren en in onze boot krijgen, maar elke schommeling was een ramp voor haar. Later hoorden we dat haar rug niet gebroken was, maar wel gekneusd.”

De Hindeloopers slaagden er in dit geval ook nog in de getroffen boot weg te trekken. „Dat is wel eens een dilemma”, schetst Klinkenberg. „Je wilt het materieel ook behouden, maar wij zijn geen bergingsmaatschappij. Alleen als het kan, zorgen we dat het schip ook veiliggesteld wordt.” Hij herinnert zich een gevaarlijke situatie in Stavoren waar een tjalk met motorpech de havenmond in dreigde te driften. „Onderweg bogen we ons al over de vraag of we die tjalk de zee weer op moesten slepen of de haven in. Ter plekke moest ik dat in een split second beslissen.” De keuze viel op het schip ronddraaien en de haven inloodsen.

### DAKOTA-RAMP

Net als Boonstra spreekt Klinkenberg over de zee terwijl ze het over het IJsselmeer hebben. Dat dateert van vroeger toen kustplaatsen als Makkum en Hindeloopen aan de Zuiderzee lagen en redders wel degelijk de zee opgingen. In de volksmond is dat zo gebleven. Hindeloopen bestrijkt op het IJsselmeer het gebied van de Mokkebank bij Laaksum tot aan Breezanddijk. Het gaat om bijna de hele kust in de gemeente Súdwest-Fryslân.

Toch ligt de meest indrukwekkende actie die Klinkenberg ooit meemaakte bij Den Oever. Bij grote rampen worden collega-stations ingeseind en dat was in Harlingen het geval in 1996 toen een Dakota in de Waddenzee stortte en alle 32 inzittenden om het leven kwamen. „Ik was boodschappen aan het doen in Sneek toen die melding kwam. Daardoor was ik te laat in Harlingen om mee te gaan met de reddingboot. Maar nog in het boothuis werd ik gebeld door de politie die een schipper nodig had voor haar boot. Zo ben ik op de politieboot gestapt.”

Ter plekke hielp Klinkenberg aan dek op de plek waar alle slachtoffers geborgen werden. „We hebben alleen maar stoffelijke overschotten aangenomen. Een gigantische impact heeft dat.” Traumabegeleiding was er in die tijd nog niet bij de KNRM. Bij de politie



bestond wel bedrijfsopvang. Dat team heeft destijds ook de KNRM'ers begeleid. Het leidde er wel toe dat binnen de Reddingsmaatschappij traumazorg opgezet is.

#### SAMEN UIT, SAMEN THUIS

De redders evalueren altijd elke actie om te kijken wat er goed of fout ging. Ook de opstappers die er die keer niet bij waren, worden bij de evaluatie betrokken. Het is volgens Klinkenberg de taak van de schipper om ervoor te zorgen dat ieder zich op zijn plek voelt in het team. „Dat we oog hebben voor elkaar. Elk mens heeft sterke en zwakke punten. Als ik merk dat iemand een taak te heftig vindt, moet diegene een stapje terug doen en laat ik hem bijvoorbeeld navigeren. In een rustiger situatie kan diegene altijd nog ingezet worden voor iets anders. Ieder wordt ingezet naar zijn of haar competentie.”

Boonstra is de nestor en fungeert tevens als vertrouwenspersoon waar ieder zijn verhaal kwijt kan. „Als iemand zich in een bepaalde positie niet veilig voelt, dan wordt daarnaar geluisterd. Je moet wel vertrouwd kunnen varen. Dat is bij ons de cultuur. Samen uit, samen thuis”, zeggen Boonstra en Klinkenberg. Niet voor niets komt elke nieuweling drie maanden op proef. Dan wordt gekeken of iemand het werk aan kan en in het team past. De vaste bemanning mag anoniem bedenkingen uiten als iemand het niet ziet zitten of de persoon kan zelf afhaken in die periode.

#### BINGO IN DE ZOMER

Intussen maken ze zich in Hindeloopen op voor een nieuw reddingseizoen. Vandaag is de start van het watersportseizoen. Klinkenberg weet nu al dat dat de gebruikelijke problemen op gaat leveren. „Vooral in het begin zijn er veel gevallen van motorpech. Meestal doordat er geen goed onderhoud is gepleegd. Filters zijn niet vernieuwd, bijvoorbeeld.”

De weekenden worden druk en in de zomervakantie „is het helemaal bingo”. Hindeloopen rukt dan wel twee tot drie keer per dag uit. Online is er een beschikbaarheidsprogramma gekoppeld aan de *paggers* van de bemanningsleden.

Via deze draagbare alarmpieper worden ze opgeroepen.

Ziet de schipper aankomen dat de beschikbaarheid te mager is, dan neemt hij maatregelen binnen het eigen team of vraagt om beschikbaarheid vanuit buurstations, zoals Lemmer, Harlingen of Den Oever.

#### AUTOKAART

Naast alarmerende meldingen over brand, explosies en mensen overboord zijn er ook leuke acties waar achteraf om gelachen kan worden. „Er gaan wel mensen het water op van wie je denkt: was jij maar in de sloot hierachter gebleven”, aldus Klinkenberg.

Met Boonstra herinnert hij zich die toerist die met een autokaart het water op was gegaan en dacht om de Afsluitdijk heen te kunnen varen. „Of ze navigeren op Google Maps.”

Varen op het IJsselmeer wordt nog weleens onderschat, is de ervaring van de reddingswerkers. „Soms gaan mensen in hun eentje het water op in een boot die er helemaal niet geschikt voor is. We kwamen ook eens bij iemand aan boord die het boek *Hoe leer ik varen* op tafel had liggen.” Ook komt het geregeld voor dat watersporters vastlopen op een ondiepte.

#### REDDER AAN DE WAL

Helpen gebeurt zonder aanzien des persoons en is altijd gratis. „Na afloop wordt wel vaak gevraagd of ze iets terug kunnen doen. Dan wijzen we ze weleens op de hoeveelheid dieselolie die we hebben verbruikt. Of op de mogelijkheid om redder aan de wal te worden.” Deze term wordt gebruikt voor donateurs. Van die bijdragen moet de KNRM het hebben naast legaten en giften.

„KNRM'ers vormen één grote familie. Vanuit heel Nederland lossen we elkaar af als dat nodig is.” Zo stond Hindeloopen paraat voor het hele gebied van Harlingen, toen de redders daar in actie moesten komen bij de dodelijke aanvaring tussen snelboot Tiger en wassertaxi Stormloper in oktober 2022 op de Waddenzee. „Net als brandweerlieden en politie voelen wij de drive om te helpen. Al is het maar iemand vlot trekken met een sleepje. Dat geeft een fijn gevoel.”

#### DENKWIJZER

RENÉ DIEKSTRA

## Zeg nooit negatieve dingen over jezelf

**N**aar aanleiding van mijn vorige column over een van de aartsvaders van de hedendaagse psychologie, Alfred Adler, hebben enkele lezers mij gevraagd of Adler, die veel over macht heeft geschreven, zich ook bezighield met hoe je als mens macht verwerft over jezelf, je denken en gevoelens.

Tot mijn schande moet ik bekennen dat Adler, ook al heb ik daar niets over gemeld, dat wel degelijk heeft gedaan en zeker ook op zeer aansprekende manieren. Zoals deze: *If you have the ability to love, love yourself first* (Als je het vermogen hebt om lief te hebben, heb dan als eerste jezelf lief). Ofwel: de eerste en belangrijkste persoon om lief te hebben, dat ben jezelf.

Dat klinkt op het eerste gezicht wel heel erg egocentrisch. Maar toch, als je kijkt naar de adviezen voor mensen met te veel depressie of agressie die Adler daarop heeft gebaseerd, is het heel plausibel. Zoals dit advies: 'Zeg nooit negatieve dingen over jezelf. In plaats daarvan ga op zoek naar de bronnen van je ongelukkig zijn of falen en haal daar die elementen uit waaraan je iets kunt doen. Geef jezelf en anderen dus alleen opbouwende kritiek – wat kun je een volgende keer anders doen om beter te bereiken wat je wilt?'

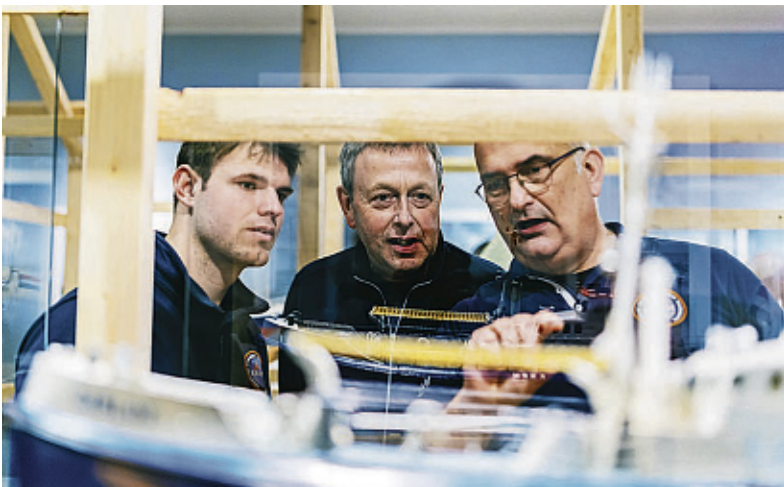
De kans is groot dat je dit advies van Adler niet alleen onmogelijk uit te voeren vindt maar ook onzinnig. Want natuurlijk zijn er 'dingen' aan jezelf die je negatief vindt en dus lijkt het onzin, staat het gelijk aan je kop in het zand steken, om die niet bij hun naam te noemen. Ik denk niet dat Adler dat zal tegenspreken. Ik in ieder geval niet. Maar dat is niet het punt waar het om gaat. Natuurlijk zijn er negatieve en positieve eigenschappen en gedragingen aan jou en mij op te merken. En natuurlijk kunnen we daarmee rekensommen gaan maken. Bijvoorbeeld door onze negatieve kanten en gedragingen van onze positieve af te trekken en te kijken wat het saldo is. Maar op basis daarvan kunnen we nooit een definitieve conclusie omtrent ons zelf trekken. Want behalve dat onze gehele persoonlijkheid altijd meer is dan de som van de delen, is het ook zo dat die delen, of in ieder geval delen van die delen, steeds weer veranderen.

Daarbij is vaak niet definitief vast te stellen wat nu een positieve eigenschap of positief gedrag is en wat niet. Is verlegenheid bijvoorbeeld een negatieve eigenschap? De 'verlegene' zelf denkt vaak van wel. Maar je kunt even terecht oordelen dat het positieve van een verlegen persoon juist is dat deze aan anderen vaak de ruimte geeft om zich uit te spreken en daarmee hen de gelegenheid biedt om aandachtig naar geluisterd te worden.

Kortom, uit ons gedrag en eigenschappen valt nooit af te leiden wat onze definitieve waarde als mens is. Waar het daarom op aan komt is jezelf te oefenen in het zoveel mogelijk 'omdenken' van niet-helpende in helpende gedachten. En dat komt inderdaad weer neer op zo weinig mogelijk negatieve dingen over jezelf tegen jezelf zeggen.

diekstra.rene@gmail.com

“Hoe je als mens macht verwerft over jezelf, je denken en gevoelens



Dirk Klinkenberg (rechts) en Jaap Boonstra (midden) van het reddingstation in Hindeloopen bekijken op de tentoonstelling *Redders op Zee* een scheepsmodel.

