



Laro At
WORK

op bezoek
bij de reddingsbrigade



**ZANDVOORTSE
REDDINGS
BRIGADE**
Post: Ernst Brokmeier

Windkracht 6, het zand stuift over het strand, de zee heeft mooie witte kragen op de golven. Over het strand lopen mensen en honden en op zee springen kitesurfers op de golven. De reddingsbrigade in Zandvoort houdt een oogje in het zeil en komt een onfortuinlijke kitesurfer te hulp. Met hun Discovery 4 en 5 patrouilleren ze over het strand, rijden met gemak trailers in en uit het water en doen ze heel veel meer nuttige dingen. “Ze komen telkens als beste uit de vergelijkingstest en daar zijn we heel blij mee”, aldus Ernst Brokmeier, woordvoerder en bestuurslid operationele zaken van de Zandvoortse Reddingsbrigade.



De Zandvoortse Reddingsbrigade controleert negen kilometer strand. Dat doet ze vanuit twee posten op het strand, post Noord en post Zuid, en vanuit de kazerne. Woordvoerder en bestuurslid operationele zaken, Ernst Brokmeier en postcommandant van post Noord, Kim Göransson, vertellen vol enthousiasme over de reddingsbrigade, de vaartuigen en de voertuigen. De reddingsbrigade heeft twee Land Rovers Discovery, een 4 en een 5.

Zandvoortse Reddingsbrigade

De Zandvoortse Reddingsbrigade (ZRB) draait net als de LRCH op vrijwilligers. Bijna iedereen heeft een (voltijd) baan of studie, de leeftijd van de mannen en vrouwen varieert van 15 tot 70, iedereen kan zwemmen en is gewend aan zand tussen de tanden. Iedereen heeft dus een geschuurde maag. Kortom: er zit veel variatie in de vrijwilligers. Hun overeenkomst:

de wil om mensen te helpen. Hun taken zijn heel divers. Op het water redden ze mensen uit penibele situaties: mensen die op hun luchtbed te ver de zee in zijn gedreven, zwemmers, (kite)surfers en andere watersporters die in de problemen zijn gekomen. En ze waarschuwen mensen voor muien, onderstromingen en andere veraderlijke omstandigheden om te voorkomen dat mensen in de problemen komen. Op het strand helpen ze mensen die iets ►



of iemand kwijt zijn (verdwaalde kinderen), mensen met kleine verwondingen (EHBO) enzovoort. De duinen vallen buiten hun controlegebied, maar zij kunnen met hun auto's overal rijden. Ambulances kunnen dat niet, dus als er een gewonde uit het duingebied gehaald moet worden, rijden zij met een auto naar de gewonde en brengen hem op hun brancard naar de ambulance.

Interessant: de reddingsbrigade heeft geen wettelijke bevoegdheden; als er brand is, moeten ze de brandweer bellen; als er een ongeval gebeurt, moeten ze de ambulance bellen en als er een opstootje is, moeten ze politie bellen. Wat ze wel hebben, is expertise en gebiedskennis. Daar wordt regelmatig een beroep op gedaan door de andere hulpdiensten; dit is met formele werkafspraken en convenanten in de veiligheidsregio vastgelegd.



Op het water is geen duidelijke grens tot waar de reddingsbrigade en tot waar de KNRM (Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij) mag komen. Ze werken dus regelmatig samen. In principe ontfermt de reddingsbrigade zich over watersporters die vanaf het strand komen en de KNRM ontfermt zich over beroepsvaart en de watersporters verder op zee. Maar als het nodig is, werken ze samen en zoeken ze bijvoorbeeld samen naar vermiste watersporters.

Ook op het land zijn de grenzen niet heel strikt. Natuurlijk zijn er de gemeentegrenzen, maar de reddingsbrigades van Zandvoort, Bloemendaal werken vaak samen. Ze horen samen met de brandweer en de ambulance tot de veiligheidsregio Kennemerland. Ook met de bureaus aan de andere kant, Noordwijk, werken ze regelmatig samen.

Opleidingen

Iedereen kan lid worden van de reddingsbrigade, maar je bent niet meteen inzetbaar. Iedereen krijgt een gedegen opleiding en die opleidingen moeten regelmatig herhaald of ververs worden. De (medisch) EHBO-diploma's moeten jaarlijks vernieuwd worden, er zijn regelmatig wijzigingen in regels, sommige oefeningen zijn anders als er ander materiaal is, nieuw materiaal werkt soms iets anders dan het oude materiaal. De nieuwe Discovery is bijvoorbeeld net iets anders dan de vorige, dus daar moeten ze mee oefenen: hoe werkt wat, waar ligt wat. De EHBO-koffer in de Discovery 4 staat bijvoorbeeld naast de brancard en daar kan je via de zijdeur bij; in de 5 zit hij in een vak linksachter naast de achterste stoel en kan je er via de achterklep bij. Wel handig om dat te weten. Bijscholing over van alles kan via een instructiefilm en gewoon op de werkvloer door te oefenen.

Voor de verschillende opleidingen werken ze samen met de reddingsbrigades in de buurt als dat handig is. Veel praktijk is lokaalgebonden. Zo zijn er in Zeeland veel strekdammen, maar in de buurt van Zandvoort niet, moet je bij IJmuiden rekening houden met de haven en bij Zandvoort niet. Dus de opleidingen worden toegespitst op de lokale brigades. De examens worden wel landelijk afgenomen.

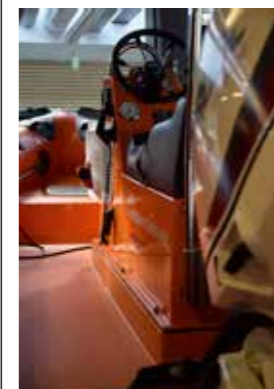


Jaarlijks organiseert de ZRB de jeugdopleiding op het strand, de Junior Beach Patrol: 12-15-jarigen leren meer over de Nederlandse kustlijn, over de gevaren van baders en zwemmers, het getij en bewaking op het strand. Ook leren ze hoe je een drenkeling uit de zee redt, vervoert en in veiligheid brengt. En ze lopen mee op de reddingspost en zien hoe het er in het 'echt' aan toe gaat.

Vanaf 16 jaar kunnen jongeren de Junior Lifeguard Beach Opleiding volgen. Dat is een beroepsbegeleidende opleiding voor jongeren die al vrijwilliger bij de ZRB zijn en graag meer willen leren. Tijdens het werk als aspirant lifeguard volgen ze de opleiding en voor het afsluiten van de opleiding moeten ze vijf proeven van bekwaamheid afleggen.

Daarnaast is er in de wintermaanden een opleiding voor kinderen in het zwembad: zwemmend redden, waarbij de jonge jeugd (vanaf zes jaar) de basis van het redden in en rond het water kan leren.

Met de jeugdopleidingen hoopt de ZRB jeugdleden aan zich te binden zodat het niet een club van oude mensen wordt. Het kost allemaal veel tijd en net als veel andere verenigingen ziet ook de ZRB een soort getijdendroom in de leden: leden zijn actief als zij op school zitten, worden minder actief tijdens hun studie, worden weer actief als ze beginnen met werken, zijn minder actief als ze jonge kinderen hebben en weer actief als de kinderen ouder zijn en/of mee kunnen naar het strand. Maar als van elke jeugdopleiding er twee mensen actief blijven als zij volwassen zijn, houd je wel een gezonde en gemêleerde vereniging. ►



Natuurlijk kunnen alleen de mensen met een rijbewijs in de auto's rijden, maar in principe kan iedereen alles: en met de boten en de waterscooters varen, en zwemmend redden, en EHBO, en strandpatrouilles lopen/rijden, en instructie geven, en voorlichting geven, en...

Er zijn geen fysieke eisen zoals er bij de brandweer zijn, maar je moet natuurlijk wel kunnen (reddend) zwemmen en snel alle nodige handelingen uit kunnen voeren. Er zijn echter ook dingen die je kunt doen als je fysiek (tijdelijk) niet zo goed bent: EHBO op de strandpost of bij evenementen, voorlichting geven op scholen over de gevaren van de zee en over de activiteiten van de ZRB, enzovoort. Zo kan iedereen doen wat hij leuk vindt en waar hij goed in is.

Lekker in het zonnetje zitten

In de winter zijn de strandposten onbemand en is de kazerne alleen in het weekend bemand. In de zomermaanden (juni – augustus) zijn de strandposten wel elke dag bemand. Ze hebben wel allemaal altijd een soort oproepdienst. Dat wil zeggen: een groep van ongeveer twintig mensen krijgt een alarmoproep en er zijn dan altijd genoeg mensen die reageren en snel ter plaatse zijn. Zij hebben een responstijd van een kwartier. De meeste werkgevers vinden het wel goed dat hun medewerker een oproepdienst heeft. Voor scholieren en studenten is het wat lastiger en als je net voor je werk in een ander deel van het land bent, lukt het ook niet om op tijd te zijn. Vandaar de groep van twintig mensen: er zijn altijd genoeg mensen die kunnen.

In de zomermaanden gaat het maken van een rooster ook heel makkelijk: je tekent in voor een bepaalde dag en dan zijn er altijd genoeg mensen op de twee posten. Alleen de postcommandant is van te voren ingeroosterd. Dat werkt goed en dus veranderen ze dat niet. De minimale postbemannings is vijf personen, maar op mooie zomerdagen zijn er vaak wel zo'n veertig strandwachten aanwezig. Per hulppost zijn er een



tot twee mensen om de meldkamer te bedienen (elke post heeft een meldkamer), twee tot drie mensen per boot en twee mensen in een auto. In de zomer zijn er vier of vijf boten op zee om daar mensen in de gaten te houden, te waarschuwen voor muizen en te voorkomen dat ze te ver de zee in gaan. Er lopen dan ook strandwachten over het strand en er zijn een paar strandwachten op de hulppost aanwezig om EHBO te verlenen, zoekgeraakte kinderen of ouders te vinden en dat soort dingen.

Als het rustig is, zitten ze lekker in het zonnetje te kletsen, spelen ze basketbal of doen ze gewoon even niets. Soms krijgen ze daar een opmerking over van een badgast "Dat is makkelijk geld verdienen: een beetje in de zon zitten en met een bootje op zee varen." Als de strandwacht dan uitlegt dat ze vrijwilligers zijn en dat ze dus geen geld krijgen voor dit werk en dat deze dag/dit werk ze een vakantiedag kost, oogsten ze vaak veel respect. Dat is namelijk wat veel mensen niet weten: zij zijn allemaal vrijwilligers die er veel vrije tijd instoppen om andere mensen te helpen en soms zelfs te redden.

Niet elke reddingsbrigade werkt uitsluitend met vrijwilligers. In Zandvoort en in de buurgemeenten hebben ze een soort luxepositie dat het strand begint waar de bebouwing ophoudt. Bij stranden waar de dorpen verder weg liggen, zoals in Zeeland vaak het geval is, is het lastiger om genoeg vrijwilligers te krijgen. Langs een groot deel van de kust wordt met betaalde zomerkrachten of een combinatie van betaalde en onbetaalde lifeguards gewerkt. Zo kunnen er bijvoorbeeld door de week een of twee betaalde krachten zijn en in het weekend en in de zomermaanden vrijwilligers.

Elke reddingsbrigade is een autonome vereniging en is grotendeels afhankelijk van subsidie van de gemeente voor het uitvoeren van de taken. Een paar jaar geleden wilde de gemeente Zandvoort bezuinigen en gaven ze alle verenigingen twintig procent minder subsidie. Dat gold ook voor de ZRB. "Dat lijkt ons niet echt een heel goed plan", zei de ZRB, "dan is in augustus het geld op en kunnen we geen brandstof meer kopen voor de boten en de auto's, de posten niet meer verwarmen, de EHBO-materialen niet meer aanvullen en andere materialen niet meer aanvullen/vervangen/laten repareren. En dat betekent dat we geen mensen meer kunnen helpen of redden." Oeps, dat was niet de bedoeling van de gemeente. Ze begreep dat de ZRB een ander soort vereniging is dan bijvoorbeeld de voetbalvereniging. Ze bedacht een speciale constructie en zo kwam alles toch nog goed. Kunnen de mensen van de ZRB ook na augustus in het zonnetje zitten en strandwacht zijn. Wel zo veilig voor de mensen die alleen maar in het zonnetje willen zitten en in de zee willen spelen.

Land Rovers

Op een foto uit 1977 staat een Series 109 van de reddingsbrigade, dus toen hadden ze in ieder geval een Land Rover. Daarna zijn er andere auto's van andere merken geweest. In 2006 moest de toenmalige auto vervangen worden, maar dat model was er niet meer en dus moest de reddingsbrigade op zoek naar iets anders. De reddingsbrigades zijn autonoom en worden gefinancierd door de gemeente. Er is dus geen centrale inkooporganisatie of iets dergelijks. Iedere brigade kan de auto kiezen die het beste past. Een commissie organiseerde een testdag waarin tien voertuigen proeven moesten doen en met elkaar werden vergeleken. In eerste instantie hoorde een Discovery 3 daar niet bij, maar iemand wist dat de Zandvoortse brandweer een Discovery 3 had en daar erg tevreden over was, dus vooruit, die kan ook wel meedoen met de testdag. Het pakket van eisen bevatte drie hoofdeisen: de auto moet goed over het strand en door de duinen kunnen rijden (dus ook door mul zand en met een boot op een trailer erachter), er moet een brancard in passen en er moeten vier zitplaatsen zijn. Aan het eind van de testdag bleek de Discovery de meeste punten te hebben en dus het beste te voldoen aan alle eisen. Auto's die vergelijkbaar zijn in prijs en prestatie, zijn kleiner. Daar

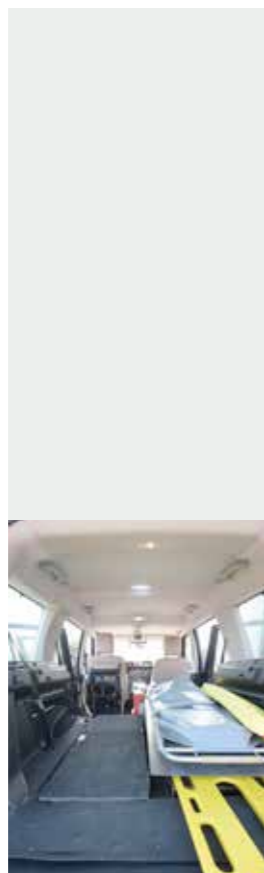


AAN HET EINDE VAN DE TESTDAG BLEEK DE DISCOVERY DE MEESTE PUNTEN TE HEBBEN



passen niet én vier zitplaatsen, én een brancard in. Dus eigenlijk was de Discovery de enige auto die aan alle eisen voldeed. Het enige, gevoelsmatige, nadeel was de hoeveelheid elektronica in de auto, maar dat nadeel hadden de meeste andere auto's ook. Al die elektronica wordt constant blootgesteld aan zout, zand, water en veel verschillende chauffeurs, dus die krijgt veel te verduren. Uiteindelijk bleek dit gelukkig enorm mee te vallen. De eerste Discovery beviel boven verwachting, dus in 2007 kochten ze er nog een. De buitenwereld is soms sceptisch over de auto, want hij ziet er wel heel luxe uit. Maar daar trekken ze zich niets van aan natuurlijk.

De Discovery's bevielen heel goed, dus toen zij na zeven jaar vervangen moesten worden, viel de keuze al snel weer op een Discovery. Ook de vergelijking met andere auto's viel gunstig uit voor de Land Rover, dus kwam in 2013 de eerste Discovery 4 en in 2015 de tweede. Eind 2019 is de oudste Discovery 4 vervangen door een Discovery 5; in 2021 wordt de andere vervangen. De overgang van de 3 naar de 4 was niet groot, maar naar de 5 wel. Die heeft een andere vorm en een andere indeling, dus er moest wel goed gepast en gemeten worden. Maar alles past erin. Het is wel fijn dat de auto in november is gekomen; in het rustige seizoen kunnen ze de auto leren kennen. Ernst wil laten zien dat ze de achterste stoel makkelijk plat leggen om snel bij de EHBO-koffer te komen en om iemand op ►



aansluiting op walstroom. Zo zijn de auto's altijd klaar voor gebruik. Bij de Discovery 4 is een achteruitrijcamera ingebouwd; bij de 5 zit die er al af-fabriek in. Tot zover de buitenkant.

De binnenkant is natuurlijk ook aangepast. De stoelen hebben allemaal een hoes die waterdicht en makkelijk schoon te maken is. Want soms stappen ze met natte en/of vieze kleren in de auto en ze willen de volgende keer wel op een droge stoel zitten en niet dat de auto al snel vieze stoelen heeft.

Aan de rechterkant van de auto zijn de twee stoelen van de achterbanken weggehaald. Daarvoor in de plaats is een brancard ingebouwd. De brancard zit op een brancardslede en daaronder zitten in het midden extra accu's voor alle apparatuur. Aan de achterkant zit een wervelplank onder de brancard. In de Discovery 4 passen de EHBO-koffer en de burnshield-koffer (met daarin onder andere materiaal om een iemand met brandwonden te helpen) naast de brancard, maar in de 5 niet. Daarvoor is linksachter een ruimte gemaakt boven de wielkast. Precies passend voor de koffers. Bij achterrauiten links en rechts zitten grote zaklantaarns, bij de 5 zit in een vakje in de bodem een zwemvest. Doe je de achterdeur rechts open, dan zie je onder de brancard, waar eerst de beenruimte van de achterstoel was, een sleepkabel, een drijfplank, signaalhesjes, de AED-koffer en een stoffertje. De sleepkabel gebruiken ze soms om een van de eigen auto's of de auto van een andere hulpdiensten los te trekken. Het zand op het strand ten zuiden van Zandvoort kan soms net drijfzand zijn en daar kan je wel eens vast komen te zitten, zelfs met een Land Rover. Maar gelukkig gebruiken ze de kabel zelden. In de documentvakken in de voordeuren zit een oplaadpunt voor mobiele portofoons, dus die zitten daar standaard in. In de 5 zit op het dashboard voor de rechterstoel



een I-pad. Nu wordt het slechts gebruikt om vermiste kinderen en andere berichten door te geven, maar het idee is om de mogelijkheden uit te breiden. Het is nog een test. Andere dingen op/aan het dashboard: een portofoon, heel veel knopjes waarmee ze van alles kunnen bedienen zoals de zwaailichten, de sirene, de omroepinstallatie en, niet geheel onbelangrijk: de garagedeur van de kazerne.

Onderhoud

Het onderhoud aan de auto's valt reuze mee. Na elke strandrit spoelen ze de auto's met de tuinslang af. In de zomer zijn de posten op het strand bemand en staan de auto's overdag daar. Aan het eind van de dag gaan de auto's terug naar de kazerne en worden ze daar van binnen en buiten schoongemaakt. Een keer per jaar krijgen ze een groot onderhoud bij de garage. Dat geldt ook voor het varend materiaal: afspoelen na gebruik en een keer per jaar groot onderhoud bij de werf van de Reddingsbrigade Nederland in IJmuiden. Klein onderhoud (als er iets kapot is) gebeurt natuurlijk zo snel mogelijk.

Het is heel belangrijk dat alles het goed doet en betrouwbaar is. Er hangen letterlijk mensenlevens van af. De discipline is groot. Alles doet het, alles werkt, alles is schoon, alles ligt altijd op dezelfde plaats zodat je het blind kunt pakken.

In de winter zijn de strandposten niet bemand en staat al het materiaal in de kazerne.

In de zomer zijn de strandposten bemand en staat het varend materiaal netjes verdeeld over de posten bij die posten. Overdag staat alles buiten, 's nachts in een zeecontainer. Met een auto brengen ze een boot of waterscooter heel snel naar en in de zee en weer uit de zee terug naar de post. Elke post heeft ongeveer 100 liter brandstof voor de boten/scooters op voorraad. Elke avond tanken ze de boten/scooters vol zodat ze klaar zijn om de volgende dag gebruikt te worden. De auto's tanken ze regelmatig vol bij de benzinepomp tussen de kazerne en het strand.

Ze hebben eigenlijk nooit pech met de auto's. Nou ja: toen iemand een keer bij windkracht 11 de voordeur openden, werd de deur uit zijn hand geblazen en klapte die om, tegen het spatbord aan. De scharnieren waren helemaal ontzet en de deur sloot niet meer. Maar daar kon de auto niets aan doen, dus dat valt niet onder 'pech met de auto'.

Varend materiaal

De reddingsbrigade is natuurlijk geen reddingsbrigade als ze alleen twee Discovery's hebben. Ze hebben ook boten en waterscooters. De twee waterscooters gebruiken ze om zwemmers te waarschuwen, kitesurfers te helpen en dat soort kleine dingen. De twee kleine ribs en de vier grote ribs zetten ze in bij de reguliere strandbewaking en bij zoekacties en het ophalen/terugbrengen van watersporters. Op de ribs is een (waterdichte) EHBO-koffer aanwezig zodat ze direct eerste hulp kunnen geven. Natuurlijk zijn er ook reddingsvesten voor de geredde mensen op de



MET EEN AUTO
BRENGEN ZE EEN
BOOT OF WATER-
SCOOTER HEEL
SNEL NAAR EN
IN DE ZEE



boot. Er zijn ook twee langzame vletten. Een van de vletten is van de Nationale reddingsvloot. Elke reddingsbrigade is daar lid van. In geval van een nationale ramp met overstroming, helpen alle reddingsbrigades. Dus als bijvoorbeeld de Rijn overstroomt en er mensen geëvacueerd moeten worden, dan kan de ZRB opgeroepen worden om te komen helpen. Daarvoor oefenen ze af en toe ook op rivieren. Want dat is heel anders varen dan op zee. Vroeger hadden ze ribs van het merk Duarry. Helaas ging dat bedrijf failliet en toen de boten vervangen moesten worden, gingen ze op zoek naar een goed alternatief. Bij gebrek daaraan ontwierp de ZRB zelf maar boten, gebaseerd op de Duarry's. De werf van de RN in IJmuiden maakte de boten precies volgens de specificaties en zo heeft de ZRB exact de boten die ze willen hebben. ►

de brancard te behandelen. Maar hoe leg je de achterste stoel ook al weer plat? Dat moet toch met een knopje bovenop het schouderdeel? Uiteindelijk staan vier mannen aan de stoel te voelen. Er zit een hoes over de stoel om hem schoon te houden en het blijkt dat je met je hand van onderaf onder de hoes moet steken en dan aan een lipje op het midden van de rugleuning moet trekken. "Niet praktisch, daar moeten we iets anders voor verzinnen" is de conclusie. De oplossingen komen ook meteen: de hoes aanpassen zodat je direct bij het lipje kunt komen of een langer touwtje aan het lipje maken zodat het onder de hoes uitsteekt. Kortom: handig zo'n demonstratie, dan kom je dit soort dingen tegen.

Aanpassingen

De auto's zijn af-fabriek nog niet bruikbaar voor de reddingsbrigade. Vroeger gingen de auto's 'op tournee' langs een paar bedrijven die allemaal iets anders inbouwden, maar nu gaat de auto naar een bedrijf dat alles aanpast en inbouwt. De auto's zijn eigenlijk zwart, maar ze krijgen de juiste kleur met een wrap erop, inclusief de juiste strepen, teksten en reflectoren. Ze hebben blauwe zwaailichten op de voor- en achterbumper en in een lichtbalk op het dak. Op het dak hebben ze ook een oranje zwaailicht. Ergens zit een sirene ingebouwd en een omroepinstallatie. De auto's hebben een stekker voor een



Als ze strandwacht zijn, dragen ze een shirt, vest en jas van de reddingsbrigade. In de boten/op de waterscooter hebben ze als het warm is een wetsuit aan. Nu nog alleen een met lange mouwen en pijpen, maar ze zijn aan het sparen voor wetsuits met korte mouwen en korte pijpen die dus minder warm zijn voor in de zomer. Als het koud is, hebben ze een soort onesies aan: overlevingspakken die van de laarzen tot en met de kragen en het zwemvest uit een stuk bestaan. Heel handig, want die kan je heel snel aandoen over je gewone kleren en je hebt geen 'kieren' tussen je broek en jas waar water tussendoor kan komen. Van de pakken is de onderkant rood en de bovenkant fluorescerend geel. Ze vloeken ontzettend met de oranje boten, maar ze zijn wel heel duidelijk zichtbaar.

Kazerne

Tot ongeveer zes jaar geleden zat de reddingsbrigade in een paar oude schuren bij het strand. Een schuur een eindje verderop deed dienst als leslokaal. De brandweer had een oude kazerne die gemoderniseerd moest worden en dus kwam daar een mooie, grote kazerne voor. De gemeente Zandvoort wilde graag huizen bouwen op de plaats waar de schuren van de reddingsbrigade stonden en stelde voor dat de reddingsbrigade bij de brandweer in de kazerne zou kunnen. "Prima", zei de reddingsbrigade: "wij hebben twee auto's, twee waterscooters, twee vletten, twee kleine rib's en vier grote rib's en een paar zeecontainers die 's winters ergens moeten staan. En oja, we hebben ook een ruimte nodig waar we onze waterdichte pakken moeten kunnen laten drogen en waar ze direct beschikbaar moeten zijn en we hebben een ruimte nodig voor onze commandopost. Een aansluiting voor de tuinslang om de voer- en vaartuigen schoon te spuiten is ook handig. De wc en de keuken kunnen we wel delen met de brandweer." Zo veel materiaal? Daar schrokken de gemeente en de brandweer wel van. Ze hadden rekening gehouden met twee auto's en twee bootjes... Als al het materiaal op de begane grond gestald moet worden, zou er een heleboel meter kazerne aangebouwd moeten worden en daar was geen ruimte voor. Maar mensen van de reddingsbrigade zijn niet zo moeilijk, dus de oplossing was snel gevonden. De kazerne is heel hoog en heeft grotendeels twee verdiepingen. Het meeste varend materiaal is 's winters niet nodig, dus als er een goede lift is, kan het meeste materiaal wel op de tweede verdieping staan. En aldus geschiedde. In de wintermaanden staan twee grote rib's en de auto's beneden, klaar voor gebruik. Het andere varend materiaal staat boven; te bereiken met een vloerlift, vergelijkbaar met die in autogarages.

Ook aanwezig: een bandenpomp. In de zomer, als de auto's veel over het strand rijden, laten ze de banden aflopen tot 1,5 bar. Dan kunnen ze makkelijk door het mulle zand rijden. Het kleine stukje van de hulpposten naar de kazerne over de verharde weg rijden ze ook op zachte banden. Maar als de auto's een langer stuk over de verharde weg moeten rijden en in de maanden buiten het seizoen, rijden ze wel op harde banden. Dan is het wel handig om de banden zelf op te kunnen pompen.

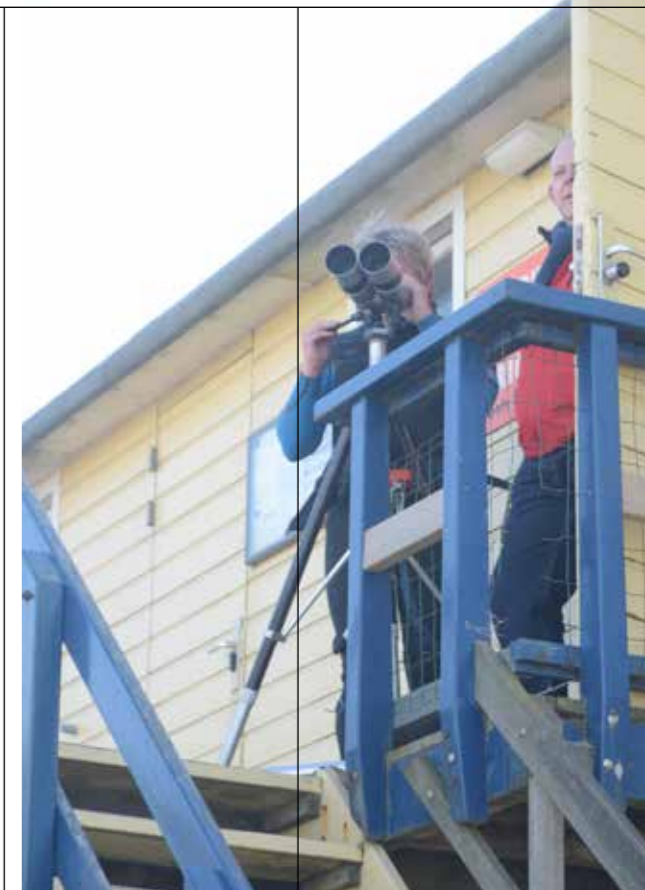
De reddingsbrigade en de brandweer maken gebruik van dezelfde kantine en dezelfde opleidingsruimte (en die zijn veel groter en beter dan die ze hadden). En wat heel luxe is, aldus Ernst en een paar collega's: ze gebruiken de autowasplaats van de brandweer. Dat is een heel grote, hoge ruimte waar de brandweer de vrachtwagens schoon kan spuiten na gebruik. Dus al het vuile water wordt netjes opgevangen en afgevoerd. Op verzoek van de reddingsbrigade is er een tuinslang gekomen, want de brandweer gebruikt altijd hogedruksputten. Maar daar is het materiaal van de reddingsbrigade niet altijd tegen bestand, dus vandaar de ouderwetse tuinslang. Het ziet er een beetje simpel uit bij al het professionele schoonmaakmateriaal. Maar daarom hangt de tuinslang waarschijnlijk ook aan de andere kant.



Actie, of toch net niet

Op de dag van het interview waait het hard (windkracht 6) en dan trekt veel kitesurfers. We rijden over het strand en zien er tientallen op zee; sommige maken metershoge sprongen. De Discovery 5 kan heel goed automatisch inschatten op welke ondergrond hij rijdt en hoe hij daarop moet reageren: van asfalt naar mul zand naar hard zand is geen probleem. De auto gaat als een kameel omhoog van de 'straatstand' naar de 'strandstand': eerst gaat de voorkant omhoog en dan de achterkant. De 4 gaat in zijn geheel omhoog. Het lijkt alsof de 5 iets hoger gaat dan de 4, maar dat hebben ze nog niet opgemeten.

Als we in hulppost Zuid zijn, komt er een oproep van de alarmcentrale 112: er is een kitesurfer in nood. Ernst en een collega speuren met de camera en een verrekijker de zee af en hebben de kitesurfer al snel in beeld. Hij is zijn board kwijt en zijn lijnen zitten in de knoop. De wind staat parallel aan de kust, dus hij spoelt niet vanzelf richting de kust. Hij heeft zijn kite echter nog wel vast en hij zwemt heel langzaam richting de kust. Een andere kitesurfer vaart rondjes om hem heen. Ernst houdt de kitesurfer in de gaten en roept de kazerne op om met een waterscooter te komen. Zijn collega neemt de verrekijker over en wij gaan met de auto naar de kitesurfer. We zien hem echter al uit de zee komen lopen en we zijn er tegelijk met de andere auto met de waterscooter. Ernst meldt de alarmcentrale dat de kitesurfer zelf op het strand is gekomen en er ongeschonden uitziet. Onderweg spreken we even met een man op het strand: hij had 112 gebeld toen hij zag dat er een kitesurfer in nood was. De alarmcentrale belt hem ondertussen terug om te melden dat de kitesurfer ongedeed is. Als we bij de kitesurfer zijn, blijkt zijn vriend die rondjes om hem heen voer, ook aan land te zijn gekomen. Hij had de reddingsbrigade gebeld om te melden dat er misschien hulp nodig was. Ook de beheerders van twee strandtenten hadden de reddingsbrigade gebeld. Zo wordt het strand dus door iedereen in de gaten gehouden en de reddingsbrigade direct op de hoogte gebracht dat ze nodig zijn. Met de kitesurfer was alles goed. Zijn kite was omgekapt waardoor de lijnen in de knoop kwamen. Daardoor was hij gevallen en was hij zijn board kwijtgeraakt. Daar baalde hij wel van, want het was zijn favoriete board. Maar zijn telefoonnummer staat erop, dus met een beetje geluk vinden mensen het board en bellen ze hem. Zijn vriend vertelt dat hij een keer een board kwijt was geraakt en dat hij een week later werd gebeld door iemand die het had gevonden, kilometers van waar hij het was verloren. Ernst vertelt dat ze regelmatig boarden vinden en die kennis delen met hulpposten van andere reddingsbrigades. Zo komen veel boarden terug bij de eigenaar. De boarden die niet worden opgehaald, gaan naar de zeil- en surfschool naast hulppost Zuid. Die zijn er altijd erg blij mee. Interessant detail: Ernst zet de auto naast de kite en de lijnen zodat die afgeschermd zijn van wandelaars die zo niet over de lijnen lopen. De



chauffeur van de auto met de waterscooter zet de combinatie haaks op de zee zodat er een soort windscherm ontstaat. De surfers en hun spullen liggen zo enigszins in de luwte. De surfers bedanken de reddingsbrigade voor de snelle (re)actie en ruimen hun spullen op. Reddingen door de reddingsbrigade zijn gratis. Waar reddingen in de bergen altijd betaald moeten worden (al dan niet door een verzekering), kosten reddingen uit zee dus niets. Soms komt een geredde een taart brengen als bedankje. Dat wordt natuurlijk bijzonder gewaardeerd.



Dank mensen van de Zandvoortse reddingsbrigade. We hebben veel bewondering voor jullie werk en hebben gezien hoe koel en rustig jullie blijven als er hulp nodig is. ■