



ONDER DRUK: S02E09

Yvette Soesbergen

TRACK MARSHAL

Yvette Soesbergen staat als track marshal letterlijk aan de frontlinie van de autosport, waar ze met stalen zenuwen de veiligheid op het circuit bewaakt.

OD Onder Druk

Dit transcript is afkomstig van de podcast **Onder Druk**, waarin Amber Brantsen praat met mensen voor wie werken onder hoogspanning dagelijkse kost is.

BEZOEK [ONDERDRUKPODCAST.NL](https://www.onderdrukpodcast.nl)

INTERVIEWER

Amber Brantsen

DATUM

15 april 2026

LENGTE

4027 woorden

“Alleen een fietspad, wat gras en een barrière van een meter hoog tussen jou en een auto die met 300 km/u voorbij raast. Dat is heel gaaf.”

Wat gaat er door je heen als een Formule 1-auto met 300 kilometer per uur op slechts een paar meter afstand voorbij raast? Hoe behoud je de rust wanneer een coureur crasht en de hele wereld live meekijkt? En waarom zou je je vakantiedagen opofferen om onbetaald in de stromende regen langs de baan te staan?

Amber Brantsen gaat in gesprek met Yvette Soesbergen, die al meer dan elf jaar actief is als marshal bij de grootste race-evenementen ter wereld, van de TT in Assen tot de 24 uur van Le Mans en de Grand Prix van Las Vegas. Als onderdeel van de 'oranje familie' is zij een onmisbare schakel in de veiligheidsketen, waarbij ze voortdurend moet schakelen tussen strikte protocollen en haar eigen instinct.

In deze aflevering ontdek je wat er achter de schermen van het circuit gebeurt en hoe je onder extreme druk de juiste beslissingen neemt. Yvette deelt haar unieke perspectief op passie, verantwoordelijkheid en de adrenalinekick van een vak waarbij je letterlijk met je neus op de actie staat.

Neem ons even mee naar jouw kantoor. Je staat langs de baan, achter de vangrail of het hek en er raast een Formule 1 auto of een MotoGP motor langs met 300 kilometer per uur. Wat voel je? Wat ervaar je?

Het blijft heel gaaf. Je staat er zo dicht bovenop. Je hoort alles natuurlijk heel luid, ook al heb je oordoppen in. Het doet alsnog pijn. Alles in je lichaam trilt door de enorme herrie die van de machines afkomt. Dan sta je daar en beseft je: we gaan weer lekker aan het werk.

“Onze eigen veiligheid staat altijd op de eerste plaats. Eerst voor jezelf, dan voor je collega's en pas daarna voor de coureurs.”

Je doet het inmiddels elf jaar. Heb je nog wel door hoe hard het eigenlijk gaat?

Op nieuwe plekken waar je nog niet eerder bent geweest, denk je wel eens: shit, het gaat hier wel erg hard. Dit jaar was ik op Le Mans bij een andere post. Dat is na de tweede chicane, die ze hebben ingebouwd omdat de auto's eigenlijk al te hard gingen. Bij Mulsanne moesten ze aanremmen terwijl ze bijna de 400 aantikten. Dus ze dachten: dat moet iets rustiger.

Even iets rustiger, inderdaad.

Op de livefeed keek ik hoe hard ze reden: zo'n 320 kilometer per uur. Dan denk je: ik heb hier een vangrail, een meter gras, een fietspad en dan staat de auto daar.

De meeste mensen zouden de natuurlijke neiging hebben om weg te duiken. Heb jij dat ook wel eens gehad?

In het begin wel wat, maar na elf jaar begin je het normaal te vinden.

Gaat er nooit door je hoofd: wat als die nu even de grip verliest?

Dan heb je een groot probleem, maar daar denk ik liever niet over na.

Is dat ook de instelling van marshals: we denken niet na over onze eigen veiligheid? Want jullie staan daar voor de veiligheid van de coureurs en het publiek, maar jullie zijn zelf ook behoorlijk kwetsbaar.

Onze eigen veiligheid staat altijd op de eerste plaats. Eerst voor jezelf, dan voor je collega's en pas daarna voor de coureurs. Op bepaalde punten denken we wel: als het nu fout gaat, is de kans klein, maar als het fout gaat, gaat het ook goed fout. Dat heb je op elke plek waar je staat. Je kunt er nog tien hekken tussen zetten, maar als het echt hard gaat, beschermt het je niet veel meer.

Hoort dat bij de baan?

Wel een beetje inderdaad.

Is het misschien ook de aantrekkingskracht, of gaat dat te ver?

Het is natuurlijk wel heel gaaf om er zo dichtbij te staan. Er is maar een fietspad, een stukje gras en een barrière van een meter hoog tussen jou en een auto die met 300 kilometer per uur voorbij raast. Dat is wel heel gaaf natuurlijk.

Vrij bizar. De podcast heet 'Onder druk'. Wat betekent onder druk staan of onder druk werken voor jou?

Zeker met evenementen als de Formule 1 en WEC is het heel groot. Als er iets fout gaat, staat er heel veel op het spel. We moeten dus allemaal direct en goed reageren, terwijl de hele wereld met ons meekijkt. Dat is niet onbelangrijk. Ik heb vaak genoeg online commentaar op marshals gezien. Ik snap dat commentaar wel, maar we zijn gebonden aan strenge regels over wat we wel en niet mogen doen. Vaak willen we wel helpen, maar mogen we niet. Dat is soms best frustrerend.

“Alles in je lichaam trilt door de enorme herrie die van de machines afkomt. Dan sta je daar en beseft je: we gaan weer lekker aan het werk.”

Hoe werkt dat dan? Jij hebt een idee van hoe je in een bepaalde situatie zou moeten handelen, maar de wedstrijdleiding beslist anders?

Bij de Formule 1 mogen we bijvoorbeeld pas actie ondernemen achter de vangrail als we daar toestemming voor hebben gekregen. Een paar jaar geleden in Oostenrijk stond de auto van Carlos Sainz in brand en de marshals kwamen maar niet om te helpen, simpelweg omdat ze nog geen toestemming hadden. In Zandvoort was er ook een incident met Vettel. Bij elektrische problemen mogen we niet zomaar helpen met een brandblusser zonder groen licht. Dat is lastig, want voor je gevoel zou het wel kunnen omdat de rest langzaam rijdt, maar regels zijn regels.

Op het oog lijkt het alsof je direct zou moeten helpen, maar er moet eerst worden vastgesteld of het wel veilig is voor de marshals. Eigen veiligheid eerst.

Precies, eigen veiligheid staat voorop.

Vind je het lastig dat je daar als marshal op wordt aangesproken of die kritiek online leest?

Ik snap het wel, want vanaf de zijkant ziet het er vreemd uit als er iets gebeurt en er marshals met brandblussers op een paar meter afstand staan te wachten. Maar het mag simpelweg niet zonder toestemming. Bij motoren mogen we vaak meer op eigen initiatief doen; dan geeft de postleider lokaal een akkoord. Bij auto's moet het echt vanuit de race control komen.

Jullie hebben oortjes in en krijgen dan een commando dat je kunt gaan. Is het dan ook meteen duidelijk wie wat doet?

Ja, we hebben vaak vaste taken. Iemand gaat naar de coureur toe. Bij motoren hebben we op Assen altijd EHBO'ers, wiens eerste taak de coureur is. De postleider kijkt naar de staat van de motor en iemand anders controleert het circuit op vloeistoffen. Bij motorcrashes op het asfalt is olie op de baan een groot probleem. Verder zijn er een paar mensen die de motor oppakken en met hulpmiddelen zorgen dat deze snel uit de bak wordt verwijderd. Er gaat een brandblusser mee en iedereen heeft zijn eigen rol. Omdat we vaak met hetzelfde team werken, weten we precies wat we aan elkaar hebben.

Hoe train je jezelf om gevaar te zien aankomen? Ik kan me voorstellen dat je na elf jaar wel aanvoelt wanneer een auto gaat crashen. Hoe lees jij het circuit?

Als je vaak op dezelfde plek staat, ken je de rijlijnen van auto's en motoren. Die zijn vaak heel verschillend. Het is grappig om in een weekend op post 5 in Assen het verschil te zien tussen de lijnen van motoren op zaterdag en auto's op zondag.

Omschrijf die post 5 eens. Wat voor lijn zien we daar?

Dat is de langzaamste en krapste bocht van Assen. Auto's en motoren rijden daar rond de 70 tot 90 kilometer per uur, dus de crashes zijn nooit heel hard. Het zijn soms wat stomme crashes; coureurs gaan wel eens de fout in als ze denken dat het een bocht

naar rechts is, terwijl het naar links gaat. Je bent gewend aan de normale rijlijnen, dus als iemand daarvan afwijkt, houd je diegene extra in de gaten. Vaak hoor je het ook als coureurs te vroeg op het gas gaan en er geen grip is. Dat triggert je om extra op te letten.

Jij hoort het dus wanneer er geen grip is?

Zeker bij motoren hoor je ze heel snel omhoog gaan in de toeren. Dan weet je dat er wat kan gebeuren.

Bij motoren zijn coureurs natuurlijk erg kwetsbaar. Is dat voor jou als marshal anders?

Ik vind motoren eigenlijk makkelijker. Als er iets gebeurt, zit de coureur niet vast in een auto; meestal liggen de motor en de coureur een stuk uit elkaar. Je kunt dan makkelijker inschatten of de coureur oké is. Als ze direct opstaan, kunnen we ons op de rest focussen. Als de coureur blijft liggen of pijn aangeeft, grijpt race control in om medische hulp te sturen. Dat verlegt de focus van simpelweg opruimen naar het assisteren van een slachtoffer.

Heb je wel eens een ongeluk meegemaakt dat veel indruk op je maakte? Je zit natuurlijk in een professionele modus, maar wat gaat er door je heen als een coureur blijft liggen?

Dan denk je wel: shit, wat is hier aan de hand? Soms zie je ze nog een stukje lopen voordat ze inzakken door de wegebbende adrenaline. In het begin lijkt het dan mee te vallen, maar daarna voelen ze pas de pijn. Meestal valt het gelukkig mee, zoals een gebroken arm of sleutelbeen, wat voor motorcoureurs bijna normaal is.

Brengt het je van je à propos?

Nee, maar je denkt soms wel: had dit anders gekund? Soms is er iets met de motor aan de hand en denk je dat het voorkomen had kunnen worden. Uiteindelijk kiezen deze mannen en vrouwen er zelf voor om op een motor te stappen; ze kennen de risico's.

Zeker. Motoren en auto's worden technisch steeds complexer, ook met het elektrische gedeelte. Voor jullie brengt dat weer nieuwe gevaren met zich mee.

Zeker. We hadden de MotoE, die volledig elektrisch is. De Formule 1 en WEC zijn hybride. Als er daar iets misgaat en je raakt het aan, kun je een enorme schok krijgen. We zijn erg afhankelijk van de indicatoren op de voertuigen. Rood betekent fout: niet aanraken. Als we niets zien, kunnen we geen inschatting maken en blijven we er ook vanaf. Bij groen licht is het veilig. Bij de Formule 1 hebben de teams contact met race control en kunnen zij bij twijfel bevestigen of de sensoren aangeven dat het veilig is.

Jij hoort race control op je oor, maar kun je ook met hen praten?

Ik praat met de lokale race control. Er zijn eigenlijk twee lagen: de organisatie van het evenement, zoals FIA of Dorna, en de lokale race control die de communicatie met de marshals doet. Zij kennen het circuit immers het beste.

Heb je wel eens gehad dat zij iets zeiden waarvan jij dacht: dit klopt niet, dit moeten we nu niet doen?

Ik ben het er wel eens niet mee eens geweest.

Vertel.

Met de MotoGP hadden we dit jaar discussie over een gele vlag. Die moet uit als wij voor de vangrail gaan. Zeker tijdens kwalificaties willen ze die vlag zo snel mogelijk weer intrekken. Maar soms wil race control de vlag al intrekken terwijl er nog marshals op de baan lopen. Dan denk ik: er zijn nog mensen aan het werk, wacht even vijftien seconden tot ze veilig zijn. Wat is het nut om die gele vlag nu al in te trekken?

Maar moet je die vlag dan toch intrekken, of kun je weigeren?

We doen dan wat we zelf het verstandigste vinden met het oog op onze eigen veiligheid.

Je zegt het alsof je je er bezwaard over voelt, maar het lijkt me volkomen logisch.

Het levert wel eens discussies op, inderdaad.

En wat zeggen zij dan? Ik snap dat zij door willen, maar het gaat om mensenlevens.

Echt een gesprek is er op dat moment niet. Ik bespreek het later wel eens met onze eigen mensen. Dorna hanteert hun eigen regels en daar moeten we het mee doen. Maar als zij het gesprek aan willen gaan, hoor ik dat graag: ga zelf maar eens op vijf meter van de baan staan terwijl er coureurs met 200 kilometer per uur voorbij razen zonder gele vlag. Coureurs gaan volgas als ze geen geel zien.

Is er een soort branchevereniging voor marshals waarin jullie dit kunnen delen? Het lijkt me waardevol om ervaringen uit te wisselen en samen sterker te staan tegenover organisaties.

Nee, elk circuit doet het weer op zijn eigen manier, wat het lastig maakt om één lijn te trekken. Je hebt de regels van de FIA of FIM, maar elk circuit heeft zijn eigen aanpak en rollen. In Assen hebben we bijvoorbeeld altijd EHBO-marshals, maar in Portimão kenden ze dat helemaal niet. Daar is het dan onduidelijk wie wat doet als een coureur crasht.

Wat was de conclusie van dat gesprek?

Je spreekt vooraf af wie erheen gaat, maar dat is dan niet per se de meest gekwalificeerde persoon. In Assen hebben de EHBO'ers echt een diploma en worden ze jaarlijks getraind. In Portimão is dat anders.

Het is dus niet standaard dat marshals een EHBO-diploma hebben. Is dat niet een goed idee?

Aan de ene kant wel, aan de andere kant zijn we er primair voor de voertuigen en minder voor de coureurs. Zelf heb ik wel EHBO, dat is handig om te hebben, maar ik wil niet de volledige verantwoordelijkheid voor een coureur dragen. Daarom ben ik als marshal actief en doe ik er geen EHBO bij.

Hoe zit het met het niveau van marshals? Je moet een examen doen, maar de één heeft elf jaar ervaring en de ander komt net kijken. Er moet toch een bepaalde standaard worden geleverd. Hoe waarborg je die kwaliteit?

Dat verschilt heel erg. In Nederland zijn er veel evenementen, maar in Bakoe is er bijvoorbeeld maar één evenement per jaar. De marshals daar zijn voornamelijk locals die minder bekend zijn met de regels. Je merkt daar echt een verschil in kennis en niveau.

Ook bij de Formule 1 op Zandvoort worden marshals met weinig ervaring vaak niet geaccepteerd. Men wil mensen met ervaring die op instinct kunnen handelen, zodat ze niet meer hoeven na te denken over wat ze moeten doen.

Bakoe is een Formule 1-race, het hoogste van het hoogste, maar het niveau is er lager. Je moet daar samenwerken met mensen die minder goed zijn opgeleid. Dat kan toch gevaarlijke situaties opleveren?

Je moet elkaar kunnen vertrouwen. Als er een ongeluk gebeurt, moet ik erop kunnen rekenen dat zij helpen of waarschuwen, zeker als het glad is en er een auto jouw kant op kan glijden. Het is fijn als iemand je waarschuwt als je met je rug naar het verkeer staat.

Je kunt er dus minder op vertrouwen. Als er daar iets gebeurt, zorg je dan dat je zelf de rijrichting in de gaten houdt?

Ja, dan houd ik het zelf extra goed in de gaten.

Zou dat centraler geregeld moeten worden?

Het helpt als mensen meer zijn opgeleid. In Vegas hadden we vorig jaar op woensdagmiddag een verplichte training van twee uur over hoe je een auto bergt en wat je moet doen bij een incident. In Bakoe hebben we dat niet gehad. Voor een stratencircuit waar weinig geracet wordt, is zo'n training een heel goed idee voor een gelijk kennishniveau.

Zou de FIA dit moeten initiëren?

Dat zou handig kunnen zijn. Nu wordt het lokaal georganiseerd en ben je afhankelijk van wat de lokale organisator goed genoeg vindt. Terwijl het een event is van de FOM en de FIA, zou je verwachten dat zij een bepaalde standaard vragen en organiseren.

Je zou kunnen zeggen dat elk evenement dit moet doen. In Zandvoort hadden de interventiemarshals ook een training op donderdagmiddag over het bergen van gecrashte auto's. Dat kan kort maar krachtig in een half uurtje.

Nogal belangrijk inderdaad.

Worden fouten in die wereld geaccepteerd?

Als je een fout maakt, gebeurt dat en probeer je het zo snel mogelijk op te lossen. Bij grote evenementen is er veel tijdsdruk omdat een race snel weer verder moet. Na afloop bespreken we wel wat er goed en fout ging, om het de volgende keer beter te doen.

Is er een moment geweest dat veel indruk op je heeft gemaakt? Een situatie waarin het erg moeilijk was, of waarin je misschien zelfs even in paniek raakte?

In mijn derde of vierde jaar als marshal bij de World Superbikes op Assen, op post 5, was er een crash midden op het circuit. Normaal vallen ze in de curbstones aan de rand, maar deze motor en coureur lagen echt op de racelijn. Dan moet je het direct opruimen terwijl de andere motoren op een meter afstand langsrijden. Dat was niet de meest handige situatie. Misschien hadden we beter even tot tien kunnen tellen tot de groep voorbij was, maar iedereen was zo enthousiast om het snel op te ruimen dat we de baan op renden.

Is het ook een kwestie van: als er één gaat, volgt de rest?

Ja, zodra er één gaat, rent de rest erachteraan.

Was het anders geweest als de wedstrijdleiding de leiding had genomen en had gezegd: wacht even, of ga juist nu?

Als die afspraken er waren geweest, was niemand gaan rennen.

Even een snelle ronde tussendoor met wat dilemma's. Betaald krijgen met een stoeltje op de tribune, of onbetaald langs de baan?

Onbetaald langs de baan. Dichterbij kun je niet komen.

Niet echt een verrassing; dat is toch het mooiste. Marshal zijn als bijbaan of als fulltime baan?

Het lijkt me leuk om het een tijdje als fulltime baan te doen, maar nu kan ik als bijbaan zelf kiezen wat ik wanneer doe.

Je kunt de krenten uit de pap kiezen.

Ik kan zelf bepalen waar en wanneer ik heen ga.

Hoe werkt dat eigenlijk? Bel je ze op: 'Hoi Bakoe, ik kom eraan'?

Het applicatieproces begint vaak al een half jaar van tevoren. Voor Silverstone volgend jaar zijn de applicaties in november al opengegaan. Dan meld je je aan en hoop je in februari of maart te horen of je mag komen. In Europa is het vaak lastiger; soms hoor je pas twee weken van tevoren of je mag komen.

Echt waar? Maar ze weten toch dat mensen vaak nog een andere baan eraan hebben?

Ja, en je moet ook je tickets nog boeken. Naar België rijd je nog wel even toe, maar voor verre bestemmingen ga ik er vaak maar vanuit dat het goed komt en boek ik de tickets alvast.

Mooi. Een zwaardere opleiding en training, dus zwaardere toegangseisen, of lagere toegangseisen maar meer nieuwe aanwas?

Lagere toegangseisen. Mensen kun je altijd ter plekke trainen en het maakt het laagdrempeliger om te beginnen.

Een zonnige en rustige dag, of een kletsnatte dag met heel veel chaos?

Nat en chaos. Anders is het een lange dag.

Dat snap ik ook wel. Ik zie je vaak genoeg op Instagram helemaal verregend.

Een goed regenpak is heel belangrijk.

De glamour van de Formule 1 of de uitputtingslag van Le Mans?

Le Mans. Vorig jaar was ik er voor het eerst en het heeft iets magisch. Mijn kalender wordt nu elk jaar bepaald door de TT, dat is prioriteit nummer één, en Le Mans. De rest wordt daaromheen gepland.

Ga je de Dutch Grand Prix weer doen?

Zeker. Dat wordt volgend jaar zes weken achter elkaar op een circuit.

Zes weken achter elkaar? Op je werk zien ze je dus even niet meer.

Drie dagen werken, een weekend weg, en dat herhaalt zich.

Liever een keer te veel de gele vlag zwaaien en misschien iemands race verpesten, of te weinig?

Te veel.

Motorsport of autosport?

Motoren, toch wel.

Zandvoort of Assen?

Assen.

Je hebt het vaak over je oranje familie, de andere marshals in de oranje pakken. Wat voor familie is het? Omschrijf het eens.

Een hele gekke familie. We zijn allemaal knettergek om onze vrije tijd hieraan te besteden. Maar het is ook hartstikke leuk; je komt overal dezelfde mensen tegen. Vorig jaar was ik voor het eerst in Vegas en daar zag ik mensen die ik eerder dat jaar in Spa of Zandvoort had ontmoet. Dat is heel gezellig.

In Bakoe vond ik het circuit erg leuk om te werken, maar het allerleukste vond ik om elke avond met een groep van tien marshals in de pub verhalen te delen. Iedereen zat op een andere plek op het circuit, dus je kon ervaringen uitwisselen over wat je had gezien en meegemaakt. Dat is gewoon hartstikke gezellig.

Je zegt het al: jullie zijn knettergek om in je vrije tijd de wereld over te reizen, je eigen tickets te betalen en onbetaald in de regen langs de baan te staan.

Wel met het mooiste uitzicht en op de beste plekken.

De beste plekken, inderdaad. Maar je loopt ook gevaar en maakt heftige situaties mee. Je moet dus echt toegewijd zijn, maar je wordt niet betaald. Daar snap ik echt niets van. Kun je me uitleggen waarom dat zo is?

Eigenlijk niet. Toen ik in Assen begon, realiseerde ik me dat niet eens. In de MotoGP gaat zoveel geld om.

Op sommige circuits krijgen we wel een kleine vergoeding, zoals een dagvergoeding of een lunchpakket. In Zandvoort krijgen we drie maaltijden en op de Nürburgring kregen we 50 euro per dag vergoeding.

50 euro per dag, terwijl je er de hele dag staat?

Plus al je reiskosten. In Bakoe kregen we accommodatie en eten. Je krijgt dus wel wat, maar financieel is er nauwelijks sprake van een compensatie.

Wat is het verhaal daarachter? Heb je er wel eens naar gevraagd?

Niet specifiek. De meeste marshals zijn locals, dus die hebben niet veel kosten. Ik zit veel in Assen, wat voor mij twintig minuten rijden is. Dat kost me maar een paar euro aan benzine en dat heb je wel over voor je hobby.

Je noemt het een hobby. Ik werk ook in de buurt, maar ik word gewoon betaald voor mijn baan. Het is toch de tijd en energie die je erin steekt? Je neemt de regels super serieus en het gaat ergens om. En toch wordt er gezegd: we betalen dit niet.

Dat ligt echt bij de lokale organisatoren. Zij vragen ons erbij en regelen de marshals. Het verschilt enorm hoe zij dat aanpakken; de één geeft wel een compensatie en de ander niet. Geen idee wat de regels en afspraken daarover precies zijn. Tot voor kort heb ik daar ook nooit bij stilgestaan. Ik vind het leuk om te doen, ik krijg de beste plekken en ik hoef geen tickets of twintig euro voor een hotdog te betalen. Ik neem mijn eigen broodjes mee. In België werd ik wel uitgelachen om mijn broodjes pindakaas, maar dat is gewoon makkelijk meenemen.

Maar heb je wel het idee dat je gewaardeerd wordt voor wat je doet?

Dat verschilt ook heel erg per evenement.

Waar word je heel goed behandeld en gewaardeerd?

Van alles waar ik ben geweest, is het in Assen het beste geregeld. Er zijn goede plekken voor marshals om te verblijven en de maaltijden en vergoedingen zijn goed geregeld. In Spa krijg je bijvoorbeeld helemaal niets. Daar heb je een camping en vorig jaar hadden we alleen koude douches. Als je dan 's avonds om tien uur verregend terugkomt, is dat niet prettig.

En niemand die zegt: 'Wacht eens even, dit kan niet'?

Die oranjefamilie, is dat de ultieme teambuilding om zoiets met z'n allen te doen en te ervaren? Jullie trotseren op sommige momenten zelfs gevaar.

Ja, dat klopt. Je brengt veel tijd met elkaar door en staat de hele dag naast elkaar in de brandende zon of in de regen. Dat schept natuurlijk een band.

Mag je ook praten? Hoe werkt dat eigenlijk?

We praten eigenlijk constant, behalve als er auto's langsrijden. Dan is het een beetje te luid.

Dat is lastig. Je zegt wat, maar de ander verstaat je niet door de onderbreking van het geluid. Maar goed, hoe is de man-vrouwverdeling eigenlijk langs de baan?

De laatste jaren zijn er wel meer vrouwen bij gekomen. Toen ik elf jaar geleden begon, liepen er misschien twintig of dertig vrouwen rond op een totaal van vijfhonderd mensen. Tegenwoordig is de verhouding ongeveer tachtig-twintig.

Wat heeft het werk als marshal jou geleerd over werken onder stress en druk?

Als je weet wat je doet, komt het allemaal goed. Je kunt je wel druk maken over dingen, maar dat verandert de situatie niet. Als je het vaker doet, ken je de stappen en weet je wat je moet doen als er iets gebeurt. Daar kun je op vertrouwen, net zoals je op elkaar kunt vertrouwen.

Stel dat mensen nu kijken of luisteren en denken: dat lijkt me heel gaaf, maar ik durf die verantwoordelijkheid niet aan. Wat zou je hen dan zeggen?

Je begint natuurlijk niet direct in een rol met zoveel verantwoordelijkheid. Elf jaar geleden begon ik ook als postleider bij de TT, waar je samen met iemand anders verantwoordelijk bent voor vijftientwintig tot dertig man. Als je begint, loop je eerst mee en neem je zoveel verantwoordelijkheid als je zelf wilt. Bij de Formule 1 is een interventiepost natuurlijk veel meer verantwoordelijkheid dan een vlagpost. Dat kun je dus zelf aangeven. Je bouwt het op: hoe meer je het doet, hoe meer ervaring en zelfvertrouwen je krijgt.

Is er voor jou nog een race of een locatie waar je graag zou willen staan? Wat zijn de dromen?

Monaco lijkt me heel gaaf en ik ben momenteel bezig om te kijken of ik over twee jaar naar Australië kan.

Te gek, dat klinkt super.



Vond je dit gesprek interessant? Bezoek onze website voor de volledige video-ervaring en meer afleveringen van **Onder Druk**.

[BEZOEK ONDERDRUKPODCAST.NL](https://www.underdrukpodcast.nl)