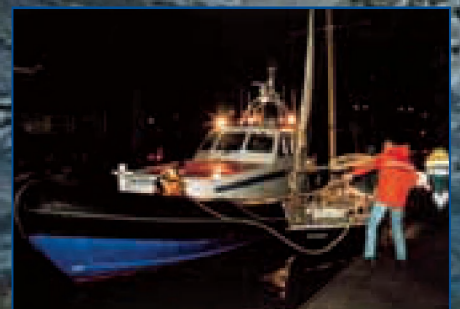




# *Jaarverslag 2003*



**Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij**

**Stichting Koninklijke Nederlandse  
Redding Maatschappij**

Opgericht op 11 november 1824.  
De KNRM wordt sindsdien  
uitsluitend door vrijwillige bijdragen in  
stand gehouden.

**Beschermvrouwe:**

H.M. de Koningin

**Ere-voorzitter:**

Z.K.H. Prins Bernhard der Nederlanden

**Bestuursamenstelling:**

L.F.C. Baron van Till, *voorzitter*

Mr. P.A. van den Brandhof, *vice-voorzitter*

G.J. Kalff, *penningmeester*

Drs. W. Barents

Jhr. H. van Foreest

Prof. Mr. M. van Olffen

Mr. J.P. Peterson

Ir. J.D. Smit

Mr. J. Willeumier

**Directie:**

S.E. Wiebenga, directeur

R.A. Boogaard, adjunct-directeur

**Postadres:**

Postbus 434

1970 AK IJmuiden

**Internet:**

www.knrm.nl

e-mail: info@knrm.nl

**Kantoor en werkplaats:**

Haringkade 2

1976 CP IJmuiden

telefoon: 0255-548454

telefax: 0255-522572

**Bankrelaties:**

Postbank rek.nr. 26363

Rabobank rek.nr. 37.35.46.181

IBAN bank NL27 Rabo 0373 5461 81

BIC RABONL2U

**Bank Duitsland:**

ABN-AMRO Bank, Frankfurt

Bankleitzahl Nr. 50230400

Konto nr. 1430629.002

**Bank België:**

Fortis Rek.nr. 035-1685849.30

**K.v.Koophandel:**

Inschrijfnummer: 41 1 99789



voor goede doelen

De Koninklijke Nederlandse Redding  
Maatschappij is houder van het keurmerk  
voor verantwoorde werving en besteding  
van gedoneerde gelden, toegekend door  
het Centraal Bureau Fondsenwerving.

**Colofon:**

Tekst: KNRM

Vormgeving en lithografie:

T&C Grafische Producties, Nieuw Vennep

Drukwerk: Jacob van Campen,

Ouderkerk aan de Amstel

# Inhoudsopgave

<b>Reddingstations en -materieel</b>	<b>4</b>
<b>Verantwoording</b>	<b>6</b>
<b>Hulpverleningen 2003</b>	<b>8</b>
<b>Oorzaken en gevolgen</b>	<b>10</b>
<b>Reddingrapporten beroepsvaart</b>	<b>11</b>
<b>Reddingrapporten watersport</b>	<b>13</b>
<b>Reddingrapporten diversen</b>	<b>14</b>
<b>Vrijwilligers en personeel</b>	<b>15</b>
<b>Opleidingen</b>	<b>16</b>
<b>Organisatie</b>	<b>17</b>
<b>Mutaties materieel</b>	<b>18</b>
<b>Jaarrekening 2003</b>	<b>20</b>
<b>Ambities voor de toekomst</b>	<b>22</b>
<b>Geconsolideerde jaarrekening 2003</b>	<b>23</b>



# Inleiding



Foto: Heert Jan van Keulen, Zandvoort

Iedereen kijkt terug. Aan het einde van een jaar kijken we achterom en denken we aan de hoogte- en dieptepunten uit het voorbije jaar. Als mens doen we dat, maar zeker ook in breder verband. Bedrijven, verenigingen en instellingen maken van elk jaar de balans op. Daarbij worden zo veel mogelijk zaken in cijfers gevangen. Ook de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij doet dat, getuige dit jaarverslag.

Toch denken wij dat wij ons moeten blijven realiseren dat lang niet alle gebeurtenissen in cijfers uit te drukken zijn. De reddingboten van de KNRM assisteerden of redden in 2003 bijna drieduizend mensen. Dat is een getal, maar tegelijkertijd veel meer dan dat. Bij ongeveer vijftienhonderd incidenten waren mensen in problemen en keken daarbij uit naar de komst van een reddingboot. Dat zijn vijftienhonderd persoonlijke verhalen die we veelal nooit te horen of te lezen krijgen.

Van elke hulpverlening wordt een reddingrapport opgemaakt. Zo'n rapport staat vol met cijfers: de reddingboot had zes bemanningsleden aan boord, was vier uur onderweg, bij een windkracht van 7 Beaufort en een golfhoogte van drie meter. Allemaal cijfers, zoals u ze ook terugvindt in dit verslag. In de realiteit van alledag legden zes mannen hun dagelijkse werk neer om belangeloos een medemens te assisteren. Van werken kwam die dag niet veel meer en ook het thuisfront dat was ingelicht, was die dag in gedachten voornamelijk betrokken bij man, vriend of vader. En zo'n situatie deed zich in dit gezin in het voorbije jaar tientallen keren voor. Dat was soms zwaar, maar gaf - vaak achteraf - ook voldoening.

De cijfers uit dergelijke rapporten worden snel weer vergeten. Wat blijft is de herinnering. De herinnering van een geredde aan een penibele situatie die dankzij een goedwillende en professioneel handelende reddingbootbemanning goed afliep. En de herinnering van een redder aan een vermoeiende en bij vlagen gevaarlijke actie en de voldoening van de goede afloop. Voor beide partijen zijn de cijfers niet (meer) interessant.

Niettemin bieden wij u dit jaarverslag aan. Omdat u de cijfers wellicht wél interessant vindt. Van alle facetten van onze organisatie hebben we de cijfers op een rij gezet. Wij hopen u daarmee van dienst te zijn en bevelen het jaarverslag dan ook van harte bij u aan, wetende dat er een wereld achter schuilgaat die waardering verdient.

IJmuiden, 14 april 2004

L.F.C. Baron van Till  
voorzitter

S.E. Wiebenga  
directeur

## Doelstelling KNRM

Het statutaire doel van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) luidt: "De stichting heeft ten doel het kosteloos (doen) verlenen van hulp en bijstand aan hen die voor de Nederlandse kust – daaronder mede begrepen het IJsselmeer, de Waddenzee en al zulke overige gebieden als door het algemeen bestuur te bepalen – in gevaar verkeren of in gevaar dreigen te geraken, zomede al hetgeen met het vorenstaande verband houdt of daartoe bevorderlijk kan zijn".

## Zelfstandig

Bij het uitvoeren van deze taak heeft de Redding Maatschappij er vanaf de oprichting in 1824 voor gekozen om dit als zelfstandig opererende, ongesubsidieerde instelling te doen. Voor de uitvoering trekt de KNRM mensen aan die kennis van zaken hebben, en deze professionaliteit weten te combineren met een 'hart voor de zaak'.

Het bestuur, de directie en de medewerkers van de KNRM geven de operationele taken altijd de hoogste prioriteit. De grote loyaliteit van de vrijwillige en de beroepsmatige medewerkers aan deze doelstelling maakt de KNRM tot een sterke en goed functionerende organisatie. De uitstraling die dat met zich meebrengt, zorgt voor een zodanige giftenstroom dat de KNRM zich financieel onafhankelijk kan opstellen, en ook op dat terrein de enig juiste prioriteitsstelling kan hanteren: te allen tijde voorrang geven aan de uitvoering van de operationele taken en de daarmee gepaard gaande veiligheid voor de medewerkers.

# Reddingstations en -materieel



juni 2004



**1**

Arie Visser\* - 1999 - West-Terschelling  
 Koning Willem I\* - 1999 - Schiermonnikoog  
 Zeemanshoop\* - 2000 - Breskens  
 Koopmansdank\* - 2001 - Noordland/Burghsluis  
 Koos van Messel\* - 2003 - IJmuiden  
 Anna Margaretha\* - 2004 - Ballumerbocht

*18,8 x 6,1 x 1,05 m, 2 x 1.000 pk, 32 knopen  
 120 geredden, 6 bemanning*

**2**

Johannes Frederik\* - 1988 - Reserve  
 Prinses Margriet\* - 1990 - Stellendam  
 Jan van Engelenburg\* - 1990 - Scheveningen  
 Christien\* - 1993 - Reserve  
 Graaf van Bylandt\* - 1996 - Vlieland  
 Jan en Titia Visser\* - 1996 - Eemshaven  
 Dorus Rijkers\* - 1997 - Den Helder  
 Kapiteins Hazewinkel\* - 1997 - Hoek van Holland  
 Koningin Beatrix\* - 1984 - Urk

*14,4 x 5,4 x 0,75 m, 2 x 680 pk, 34 knopen  
 90 geredden, 4 bemanning*

**3**

Valentijn\* - 1990 - Noordwijk aan Zee  
 Beursplein 5\* - 1992 - De Cocksdorp  
 Adriaan Hendrik\* - 1992 - Egmond aan Zee  
 Annie Jacoba Visser\* - 1993 - Lauwersoog  
 Donateur\* - 1993 - Wijk aan Zee  
 Anna Dorothea\* - 1994 - Lemmer  
 Annie Poulisse\* - 1995 - Zandvoort  
 Alida\* - 1995 - Hindeloopen  
 Wiecher en Jap Visser-Politiek\* - 1996 - Harlingen  
 Watersport-KNWV\* - 1997 - Enkhuizen  
 Frans Verkade\* - 1997 - Marken  
 De Redder\* - 2001 - Katwijk aan Zee  
 Winifred Lucy Verkade - Clark\* - 2002 - Cadzand  
 Frans Hogewind\* - 2003 - Terschelling-Paal 8  
 Uly\* - 2003 - Westkapelle

*10,6 x 4,1 x 0,75 m, 2 x 430 pk, 34 knopen  
 50 geredden, 4 bemanning*

**4**

Harder\* - 1987  
 Prototype - 2003 - Noordland/Burghsluis

*9,0 x 2,9 x 0,5 m, 2 x 250 pk, 34 knopen  
 20 geredden, 3 bemanning*

**5**

Griend - 1974 - Ouddorp  
 Bruinvis - 1981 - Ter Heijde  
 Narwal - 2000 - Den Oever  
 Willemtje\* - 2003 - Stellendam  
 John Stegers\* - 1994 - Veere  
 Maria Hofker\* - 2004 - Ameland-Nes  
 Edzard Jacob\* - 2004 - Schiermonnikoog  
 Hendrik Jacob\* - 6/2004 - Marken  
 Huibert Dijkstra\* - 9/2004 - Vlieland  
 Tuimelaar - 1973 - reserve  
 Rien Verloop\* - 1996 - reserve

*6,5 x 2,2 x 0,7 m, 2 x 70 pk, 30 knopen  
 12 geredden, 3 bemanning*

**6**

Wouter Vaartjes - 1985 - Lemmer  
 Nagel\* - 1986 - Urk  
 De Kuil - 1987 - Marken  
 Stut - 1989 - Hindeloopen  
 Abt - 1989 - Harlingen  
 Makreel - 1991 - reserve

*5,4 x 2,05 x 0,4 m, 90 pk, 40 knopen  
 8 geredden, 2 bemanning*

**7**

Dolfijn - 1991 - Petten  
 Leng - 1992 - Vlieland  
 Gul - 1992 - Callantsoog  
 Zalm\* - 1992 - De Koog  
 Steur - 1993 - Lauwersoog  
 Heek - 1993 - Paal 8/Terschelling  
 Forel - 1994 - Breskens  
 Tonijn - 1991 - Reserve  
 Fint - 1992 - Reserve  
 Meun - 1992 - Reserve  
 Meerval - 1996 - reserve

*5,1 x 2,0 x 0,3 m, 50 pk, 25 knopen  
 5 geredden, 3 bemanning*

**8**

Kusthulpverleningsvoertuig type Unimog  
 Kusthulpverleningsvoertuig type Ginaf

**9**

Javazee\* - 1967 - reserve  
 Koningin Juliana\* - 1963 - reserve

*21 x 4,6 x 1,5 m, 2 x 200 pk, 11 knopen  
 120 geredden, 5 bemanning*

*\*werden de KNRM geschonken*



Foto: Kees Brinkman

De KNRM is belast met redding en hulpverlening in het zogenaamde SAR (Search and Rescue) A1-gebied (Noordzeekust, Waddenzee, Zeeuwse wateren, IJsselmeer en Randmeren).

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is beleidsverantwoordelijk voor de beveiliging van dit eerder genoemde gebied (verdrag Hamburg, 1954). Voor de uitvoerende taak heeft de overheid daarvoor de beschikking over de Kustwacht, zijnde een overheidsinstelling en opererend onder de vlag van de Koninklijke Marine. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft een convenant gesloten met de Kustwacht en de KNRM. Daarin staat onder andere omschreven:

*...De SAR-dienst kan 24 uur per dag gebruik maken van de diensten en van het beschikbare materieel van de KNRM. De kwaliteit, kwantiteit, locatie en de bediening van het reddingmaterieel blijft een zaak uitsluitend van de KNRM. Alarmering vindt plaats door het Kustwachtcentrum (KWC) in de functie van Reddingscoördinatiecentrum (RCC); waar dat is overeengekomen geschiedt dit door tussenkomst van de betrokken Regionale Alarmcentrale (RAC). De SAR-dienst kan ervan uitgaan dat de KNRM naar beste vermogen zal reageren, en de gevraagde middelen, voor zover beschikbaar en verantwoord, zo snel mogelijk in zal zetten...*

De Search and Rescue (SAR) operaties worden gecoördineerd vanuit het Kustwachtcentrum (KWC) in Den Helder en voor het grootste gedeelte uitgevoerd door de reddingstations van de KNRM. De verantwoordelijkheid mag dan feitelijk bij

de overheid liggen; door het convenant te sluiten heeft de KNRM te voldoen aan kwaliteitseisen op het gebied van ondermeer operationele inzetbaarheid, getraindheid, veiligheid en gereddencapaciteit.

### Vlootplan 2010

De operationele gereedheid wordt bepaald op basis van een drietal criteria, te weten personele beschikbaarheid, materiële beschikbaarheid en geoefendheid. De interne eisen op het gebied van de operationele gereedheid zijn vastgelegd in het vlootplan van de KNRM. In het vlootplan 2010 vormt de gereddencapaciteit binnen een tijdseenheid, in combinatie met de afstand vanaf het reddingstation het uitgangspunt. Het vlootplan wordt periodiek geëvalueerd, onder andere op basis van de analyse die TNO maakt van scheeps- en vliegbewegingen langs de Nederlandse kust.

Momenteel wordt beoogd dat op iedere plek binnen 10 mijl langs de kust binnen 60 minuten een gereddencapaciteit van tenminste 200 geredden aanwezig kan zijn. Bovendien stelt de KNRM zich ten doel om binnen 30 mijl langs de kust binnen twee uur een gereddencapaciteit van tenminste 300 geredden aanwezig te hebben. Een zwaardere norm van tenminste een capaciteit van 400 geredden wordt beoogd in de nabijheid van de grootste havens (Westerschelde, Europoort, IJmuiden) en de Waddenzee. Het vlootplan heeft rechtstreeks gevolgen voor de eisen die aan materieel en personeel worden gesteld. Daarom heeft de KNRM niet alleen kwantiteitseisen vastgelegd (gereddencapaciteit), maar ook een scala aan kwaliteitseisen, waarbij de kwaliteit van het

materieel en de geoefendheid van het personeel de uitgangspunten vormen. Voor wat betreft de operationele gereedheid geldt dat reddingboten 24 uur per dag, 365 dagen per jaar binnen tien minuten na een alarmering bemand zijn.

### Realisatie vlootplanonderdelen 2003

De beoogde uitbreiding van gereddencapaciteit is de afgelopen jaren in verschillende regio's gerealiseerd. De belangrijkste toename in capaciteit werd bereikt in de Westerschelde regio. Met de stationering van de reddingboot Uly in Westkapelle werd een vernieuwing van reddingboten aan de monding afgesloten. Samen met de reddingboot Winifred Lucy Verkade-Clark in Cadzand en de reddingboot Zeemanshoop in Breskens, nam de gereddencapaciteit sinds 2001 toe van 137 naar 220 personen.

In IJmuiden werd in 2003 de reddingboot Koos van Messel in dienst gesteld. Ten opzichte van de reddingboot Christien, die vervangen werd, nam de capaciteit toe met 30 geredden. In samenwerking met de reddingstations Noordwijk, Zandvoort, Wijk aan Zee en Egmond aan Zee is de gereddencapaciteit voor de pieren van IJmuiden 320 personen binnen 1 uur na alarmering.

Voor de Waddenzee is een grote gereddencapaciteit van belang in verband met de veerdiensten naar de eilanden. Veel veerboten kunnen meer dan 1.000 passagiers vervoeren. Afhankelijk van de positie van een incident kan de KNRM binnen een uur na alarmering een capaciteit tot 360 geredden inzetten. Ten noorden van de

Waddenzee speelt gereddencapaciteit een kleinere rol dan de actieradius van de reddingboten. Door de komst van het reddingboottype Arie Visser werd niet alleen de gereddencapaciteit uitgebreid maar werd ook de actieradius per station verdubbeld. Met de in aanbouw zijnde reddingboot Anna Margaretha voor Ameland zijn de reddingstations Terschelling, Ameland en Schiermonnikoog in 2004 samen goed voor een gereddencapaciteit van 360 personen tot een afstand van 150 mijl (=555 kilometer).

#### **SAR A1-gebied**

De Nederlandse overheid is verantwoordelijk voor het in stand houden van een reddingorganisatie in het SAR A1-gebied. De KNRM acteert in een groot deel van dat gebied. De Randmeren vielen echter buiten het werkgebied van de Redding Maatschappij. Op verzoek van de Kustwacht is besloten om ook op de Randmeren aan te vangen met de realisatie van een aantal KNRM-stations, zodat van standaardisering van alarmering en coördinatie in het SAR A1-gebied kan worden gesproken. Voor de bemanning van de nieuwe stations, waarvan station Elburg inmiddels operationeel is, zal een samenwerkingsverband worden gezocht met de daar nu al acterende hulpverleners, de reddingsbrigades en de brandweerkorpsen.

#### **Niet gerealiseerde uitbreiding in 2003**

Na de oprichting van het reddingstation Elburg is besloten de uitbreidingsplannen rond de randmeren op te schorten. Hieraan lagen verschillende redenen ten grondslag: 1. De eerste ervaringen in Elburg hebben geleerd dat er behoefte was aan een operationele regeling voor inzet van reddingboten, brandweer en overige hulpverle-

ningsdiensten, onder de coördinerende leiding van het kustwachtcentrum. In de regio's waar Brandweer de operationele leiding heeft bij incidenten is het nieuw wanneer deze leiding op het gebied van Search and Rescue op het water wordt overgenomen door het Kustwachtcentrum. Uiteindelijk blijft de burgemeester verantwoordelijk voor de hulpverlening in het gebied, maar zal voor de uitvoering gezocht worden naar een goed model om hulpverleners op het water en op het land efficiënt aan te sturen.

2. Financieel dreigde de KNRM de toekomstplannen niet te kunnen dekken. De negatieve rendementen op het vermogen zorgden voor extra druk op de exploitatie voor de komende jaren. Om geen risico's te lopen is daarom besloten de oprichting van reddingstations aan de Randmeren uit te stellen. De plannen voor een vestiging bij Roggebotsluis zijn om operationele redenen, na de oprichting van het reddingstation Elburg geheel verlaten.

#### **Hulpverlening op de kust**

De KNRM heeft besloten om haar hulpverlening aan de kust (strand en duin) te intensiveren. De Redding Maatschappij werd door de lijnwerp- en wipperploegen in het verleden ook al betrokken bij zoekacties langs de waterlijn of het vervoeren van een gewonde op het strand, maar de KNRM wil deze vorm van hulpverlening een kwaliteitsimpuls geven door een kusthulpverleningsvoertuig te ontwikkelen, dat multifunctioneel ingericht en ingezet kan worden voor zoekacties, gewondentransport en communicatie- en navigatieondersteuning voor de reddingboten.

Mede als gevolg van de intensivering van haar hulpaanbod wil de KNRM de werkafspraken met alarmcentrales, ambulance-

diensten, brandweer en politie te verbeteren. Dit omdat de kans op gezamenlijke inzet door deze maatregelen wordt vergroot. Ook wordt er, daar waar zulks opportuun is, een aanzet gegeven tot intensivering van de samenwerking met de Koninklijke Nederlandse Bond tot het Redden van Drinkelingen (KNBRD).

#### **Hulp bij grootschalige rampen**

De KNRM dient voorbereid te zijn op grootschalige rampen. Ook hiervoor geldt dat de uitwerking van het vlootplan als basis dient. Bij rampen op de Noordzee dient de KNRM te handelen naar het Rampenplan voor de Noordzee, dat is samengesteld door het Interdepartementaal Beleidsteam Noordzeerampen (IBTN). Voor SAR-acties is daarbij met name de Wet Bestrijding Ongevallen Noordzee (Wet BON, 1969) relevant. Bij een ramp op de Noordzee is de minister van Verkeer en Waterstaat beleidsverantwoordelijk. Voor de operationele afwikkeling van een ramp ligt de verantwoording bij de directeur Kustwacht. De directeur Kustwacht kan een uitvoerende dienst belasten met de praktische coördinatie op de plaats van het ongeval, de 'on-scene coördinator' genaamd. Dit kan een reddingboot van de KNRM zijn.

Bij rampen op de Waddenzee geldt de Samenwerkingsovereenkomst Ongevallen Waddenzee (SOW). De vuurtoren Brandaris fungeert daarbij als Centraal Meldpunt Waddenzee.

In gemeentelijk ingedeeld gebied is de burgemeester beleidsverantwoordelijk en ligt de operationele verantwoordelijkheid bij de (regionale) brandweercommandant. Het uitvoeren van SAR-taken blijft ook in deze situatie een operationele verantwoordelijkheid van de Directeur Kustwachtcentrum.



Foto: Jan Heuff, Terschelling

# Hulpverleningen 2003



Foto: KNRM Callantsoort

In 2003 werden **1517 reddingen en hulpverleningen** verricht, waarbij 2699 personen werden gered. Daarvan waren er aanwijsbaar:

170 t.b.v. de beroepsvaart	525 geredden
995 t.b.v. de watersport	2091 geredden
352 t.b.v. diverse diensten	83 geredden
<b>1517 totaal</b>	<b>2699 geredden en 90 dieren</b>

De **Radio Medische Dienst** verleende in de totaal 794 radio medische adviezen. Deze adviezen zijn als volgt te verdelen:

794 consulten totaal
560 eerste consulten
(waarvan 508 t.b.v. beroepsvaart en 52 voor watersporters)
234 vervolgsconsulten

## Gebied

Aantal hulpverleningen en reddingen op:	Geredden:
Noordzee	690
Waddenzee	632
IJsselmeer	709
Zeeuwse en Z-H. stromen	592
Randmeren	76

## Vijf drukste dagen in 2003

zondag 8 juni 2003	19 acties, snel naderend onweer, wind ZW 7, buien
zondag 13 juli 2003	24 acties, krimpwind, NO 4 naar NW 5
woensdag 16 juli 2003	29 acties, ruimende wind, O 5 naar ZW 6
donderdag 17 juli 2003	22 acties, wind ZW 7
zaterdag 23 augustus 2003	23 acties, wind NW 4

## Hulpverleningen voorgaande jaren:

1992	1062	1998	1456
1993	1045	1999	1521
1994	1183	2000	1516
1995	1566	2001	1529
1996	1331	2002	1481
1997	1321	2003	1517



## Windrichting

Noord	76
Noordoost	241
Oost	122
Zuidoost	106
Zuid	79
Zuidwest	393
West	161
Noordwest	222
Variabel	52

## Windkracht

0 Beaufort	19
1 Beaufort	61
2 Beaufort	201
3 Beaufort	355
4 Beaufort	252
5 Beaufort	217
6 Beaufort	148
7 Beaufort	73
8 Beaufort	18
9 Beaufort	4
>10 Beaufort	1

## Oorzaken

513 Motorstoring
350 Overige
212 Onvoldoende kennis en ervaring
140 Onbekend
114 Slechte weersomstandigheden
86 Roer- en schroefproblemen
73 Navigatiefout
49 Paniek/angst
46 Onzeewaardig schip
41 Onvoldoende veiligheidsmiddelen
36 Averij
28 Conditie bemanning
22 Ziekte
15 Ongeval
10 Epirb alarm

## Gevolgen

466 Overige/onbekend
444 Stranding
213 Afdreven
148 Ten anker
114 Desoriëntatie
56 Zinkende
45 Ongeval aan boord
45 Omgelagen
33 Man over boord
10 Brand aan boord
6 Vermissing

## Acties per station

41 Cadzand
70 Breskens
15 Westkapelle
34 Veere
109 Noordland-Burghsluis
62 Ouddorp
87 Stellendam
42 Hoek van Holland
41 Ter Heijde
112 Scheveningen
11 Katwijk aan Zee
24 Noordwijk aan Zee
23 Zandvoort
28 IJmuiden
4 Wijk aan Zee
16 Egmond aan Zee
8 Petten
14 Callantsoog
54 Den Helder
24 Texel-De Koog
19 Texel-De Cocksdorp
63 Vlieland
25 Terschelling-West
13 Terschelling Paal 8
23 Ameland-Ballumerbocht
12 Ameland-Nes
39 Schiermonnikoog
25 Eemshaven
74 Lauwersoog
32 Harlingen
69 Hindeloopen
37 Lemmer
34 Urk
96 Marken
71 Enkhuizen
27 Den Oever
39 Elburg



# Oorzaken en gevolgen

Foto: KNRM Den Oever

Het aantal diensten dat in 2003 door de reddingstations van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij is verricht, is nagenoeg gelijk gebleven ten opzichte van het jaar 2002. De 39 KNRM-stations voeren 1517 keer uit en hielpen daarbij 2699 mensen uit de problemen. In 2002 waren die aantallen respectievelijk 1481 en 2994. In deze aantallen zijn de patiëntentransporten van de Waddeneilanden (200) en de consulten van de Radio Medische Dienst (794) niet meegerekend.

Van de 1517 diensten waren er 170 ten behoeve van de beroepsvaart en 995 voor de watersport. Daarnaast werden er 352 zogenaamde 'diverse diensten' verricht. Daaronder vallen de acties voor drenkelingen, wadlopers, dieren, maar ook het bergen van stoffelijke overschotten, zoekacties en loze alarmeringen. Vanaf de diverse Waddeneilanden werden exact 200 zieken en gewonden per reddingboot naar de vaste wal vervoerd.

Het aantal diensten van de Redding Maatschappij schommelt al jaren rond de 1500 en het aantal geredden ligt ook al jaren in de buurt van de 2500. Er mag inmiddels dus met recht van een gemiddelde worden gesproken.

De KNRM verricht reddingacties op de Noordzee, de Waddenzee, het IJsselmeer, de Randmeren en de Zeeuwse en Zuid-Hollandse wateren. De laatste jaren bleken op de Waddenzee de meeste incidenten plaats te vinden. In 2003 waren het echter

de Noordzeestations van de KNRM die de meeste acties verrichtten. Op de Noordzee werd 505 keer uitgevaren. Na de Noordzee volgden de Waddenzee (341 alarmeringen), het IJsselmeer (330 alarmeringen), de Zeeuwse en Zuid-Hollandse wateren (309 alarmeringen) en de Randmeren (32 alarmeringen). Deze verschuiving is terug te vinden in het overzicht van drukke en minder drukke reddingstations. Zo steeg het aantal acties van het reddingstation Scheveningen dit jaar explosief tot ver boven de honderd (Scheveningen werd daarmee het drukste reddingstation), terwijl het aantal acties van het Waddenzeestation Harlingen het afgelopen jaar werd gehalveerd tot eenendertig. Buiten het stijgende aantal acties voor zwemmers (46 in 2003) verklaart de KNRM de stijging in het aantal diensten op de Noordzee door het toenemende aantal recreanten – en met name zeilers – dat zich op ruim water begeeft.

Op de Waddenzee bleef het aantal acties ver achter bij het gemiddelde. Werden er vorig jaar nog 564 acties verricht, nu bleef de teller steken op 341. De ongekend mooie zomer wordt door de KNRM als reden aangevoerd voor de daling. Dankzij het goede weer kwamen relatief weinig watersporters in de problemen. In het aantal van 337 zijn de gewonden-transporten (200) per reddingboot vanaf de Waddeneilanden niet meegerekend.

Opmerkelijk is het dat het aantal acties ten behoeve van zeiljachten drastisch daalde (van 539 naar 462). Zeiljachten blijven – ook

na de daling in het aantal acties – wel de grootste doelgroep van de KNRM. Na de zeiljachten volgden achtereenvolgens motorjachten (127 acties), sportvisboten (108 acties), windsurfers (101 acties) en vissersschepen (63 acties).

Voor het dalende aantal acties ten behoeve van zeiljachten heeft de KNRM geen sluitende verklaring. Dankzij de mooie zomer hebben zich waarschijnlijk minder incidenten voorgedaan. Verder hoopt de KNRM dat het preventieprogramma Zeevast van de KNRM zijn vruchten begint af te werpen.

## Beroepsvaart

Van de diensten aan de beroepsvaart waren er aanwijsbaar:

39 t.b.v. koopvaardij, sleepvaart en baggerschepen
9 t.b.v. de binnenvaartschepen
63 t.b.v. visserij
41 t.b.v. charterschepen
18 t.b.v. diverse beroepsmatige scheepvaart

**170 totaal**

In dit aantal is niet meegerekend het aantal radio medische adviezen, dat werd verstrekt ten behoeve van de beroepsvaart, de belangrijkste doelgroep voor deze dienstverlening van de KNRM.

## Radio Medische Dienst in 2003

Aantal eerste consulten	
(medische adviezen)	560
Aantal vervolgcconsulten	234
<b>Aantal consulten totaal</b>	<b>794</b>

### Ten behoeve van:

Koopvaardij	373
Visserij	135
Overig (watersport en diverse)	52

## Aard medisch advies

Alleen radia medisch advies	440
Advies en spoedvervoer t.b.v.	
medische hulp aan wal	77
Advies en medische hulp in	
eerstvolgende haven	25
Overige	0
Onbekend	18

## Positie schip

Binnenwateren	16
Nederlands continentaal plat	106
Europa	111
Rest van de wereld	262
Onbekend	65

In het jaar 2003 is 794 keer door zeegaande schepen de Radio Medische Dienst van de KNRM om medisch advies gevraagd. Dat is een gemiddeld aantal ten opzichte van voorgaande jaren. De RMD-artsen zijn voor zeevarenden dag en nacht bereikbaar. In 77 gevallen adviseerde de RMD om patiënten te evacueren voor opname in een ziekenhuis. Vaak werd daarvoor een reddingboot van de KNRM ingezet.

Bij ernstige ongelukken of bij ziekte aan boord van zeeschepen kan de kapitein een arts van de Radio Medische Dienst raadplegen. Vijf artsen van de RMD zijn op toerbeurt 24 uur per dag beschikbaar voor zeevarenden over de hele wereld. Moderne communicatiemiddelen maken het mogelijk om adviezen per telefoon en/of telex te ontvangen.

Afhankelijk van de situatie kan de arts medicijnen voorschrijven of adviseren het slachtoffer of de patiënt van boord te laten halen. Wanneer een schip zich binnen het bereik van reddingboten of helikopters bevindt, kan dat snel worden geregeld, maar is dat niet het geval, dan wordt de kapitein geadviseerd de dichtstbijzijnde haven aan te lopen.

De Radio Medische Dienst is een onderdeel van de KNRM. De vijf artsen hebben een reguliere artspraktijk en ontvangen voor hun werk voor de RMD een vergoeding van de KNRM, die dit werk van de artsen beschouwt als een extra dienstverlening aan de beroepszeevarenden.

## Reddingrapporten beroepsvaart



Foto: Arve van Dijk

### Lange tocht voor gewonde visser

1 augustus 2003

Wind: ZW 4

#### Uit het verslag van schipper H. de Lobel:

*Vanochtend alarm voor de Zeemanshoop. Verzoek om uit te varen voor een medische evacuatie van een sportvisboot. Via de Radio Medische Dienst is besloten de patiënt van boord te halen en naar het ziekenhuis te vervoeren. In Vlissingen medisch personeel opgehaald en uitgevaren over de droogtes om zodoende snel bij het schip te kunnen zijn. Positie was bij de Rabsbank, 25 mijl van Vlissingen. Hebben het medisch personeel overgezet en gewacht tot de man klaar was voor transport. Patiënt, buiten bewustzijn en mogelijk met hartproblemen, overgenomen en in Vlissingen aan wal gebracht. Daar werd de man opgewacht en meegenomen door een ambulance.*

### Hartpatiënt

26 januari 2003

Wind: NW 4

De kapitein van de sportvislogger Fortuna nam deze zondagmiddag contact op met de Kustwacht, omdat hij een man aan boord had met hartklachten. De Radio Medische Dienst adviseerde de kapitein alvast koers te zetten richting de Berghaven, waar een ambulance naartoe gestuurd zou worden. De bemanning van de Bruinvis, station Ter Heijde, hoorde de gesprekken op de marifoon en wachtte het alarm niet af. De reddingboot werd gelanceerd en lag twintig minuten later bij de Fortuna langs zij. Twee bemanningsleden werden overgezet om de situatie te beoordelen. De Fortuna voer inmiddels door richting Berghaven. Aangezien de kapitein van de Fortuna verwachtte dat hij vanwege de waterstand problemen zou krijgen bij het binnenlopen van de Berghaven, werd de patiënt overgebracht naar de RPA 16 van de haven dienst. De Bruinvis had ondertussen de verpleegkundige van de ambulance opgehaald en naar de RPA 16 gebracht. Hierdoor kon de behandeling nog tijdens de terugreis beginnen.

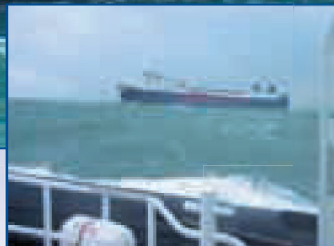
Toen de RPA afmeerde, was de patiënt gestabiliseerd en kon hij met de ambulance naar het ziekenhuis worden afgevoerd. Alle betrokken hulpverleningsdiensten waren blij met de perfect verlopen samenwerking.

### Fatale val aan boord van baggerschip

18 september 2003

Wind: ZW 3

De bemanning van de Hoekse reddingboot Kapiteins Hazewinkel werd op 18 september 2003 verzocht met grote spoed naar het baggerschip Gateway te gaan. Aan boord van de zuiger zou zich een ernstig ongeval hebben voorgedaan. De reddingboot vertrok om 19.25 uur met negen bemanningsleden en twee artsen richting de opgegeven positie. De reddingbootbemanning informeerde bij de kapitein naar de aard van het ongeval. Die vertelde dat er een bemanningslid van tien meter hoogte naar beneden was gevallen. Eenmaal aan boord zijn de artsen en de opstappers direct begonnen met de reanimatie, maar die werd na vijf minuten alweer gestaakt, aangezien de man was overleden.



## Aanvaring op de Noordzee

25 januari 2003

Wind: ZW 7

Ongeveer 37 mijl boven Terschelling kwamen het Nederlandse schip Assi Eurolink en het Zweedse schip Seawheel Rhine met elkaar in aanvaring. De Kustwacht gaf hierop groot alarm. De reddingboten Arie Visser, Graaf van Bylandt en Johannes Frederik werden naar positie 54.02.6N 004.46.3 E gedirigeerd, alsmede de marinehelikopter Pedro 2, het Kustwachtvliegtuig Coastguard 01, het Kustwachtvaartuig Waker en de betonningsvaartuigen Terschelling en Rotterdam.

De Seawheel Rhine raakte zwaar beschadigd, maar sloeg niet lek. De Assi Eurolink wel. Het Nederlandse schip zank. De 16-koppige bemanning kon tijdig overspringen op de Seawheel Rhine.

De Pedro 2 lokaliseerde het wrak van de Assi Eurolink aan de hand van wrakstuk-

ken en luchtballen. Totdat de betonningsvaartuigen arriveerden om die positie af te bakenen, bleef de Arie Visser ter plaatse om naderende scheepvaart te waarschuwen voor het wrak van de Assi Eurolink. De Seawheel Rhine had toen inmiddels zijn weg vervolgd richting Hamburg. De Graaf van Bylandt en de Johannes Frederik zochten op de plaats van het ongeval naar resten van de Assi Eurolink. Er werden vloten en sloepen gevonden, alsook het automatische radiobaken. Daarna keerden de twee reddingboten retour station. De Arie Visser wachtte de betonningsvaartuigen af en keerde vervolgens ook terug naar Terschelling. Na acht uur in touw te zijn geweest lagen de reddingboten weer afgemeerd voor de volgende actie.

## Zinkend vissersschip

18/19 februari 2003

Wind: O 4

's Avonds om 22.30 uur ontving het Kustwachtcentrum een noodoproep van het onder Duitse vlag varende vissersschip Maria. De Maria bevond zich op positie 54 12.6 N 003 48.5 E. Voor de reddingboten Arie Visser en Graaf van Bylandt betekende dit een reis van ruim 70 mijl. Ook de marinehelikopter Pedro 2, het bergingsvaartuig Typhoon, twee vissersschepen, het Kustwachtvaartuig Waker, het mijnenbestrijdingsvaartuig Hr. Ms. Makkum en het marinefregat Hr. Ms. Van Speyk zetten koers richting opgegeven positie. De Maria maakte vrij snel water. Aan boord bevonden zich vijf personen en er werd dringend om assistentie gevraagd. De helikopter arriveerde als eerste en zette een pomp op het schip. De Arie Visser en de Typhoon deden hetzelfde. Toen na enige tijd pompen de hoofd-koelwaterafsluiters konden worden afgesloten, maakte het schip ook geen water meer.

Rond 02.00 uur was de toestand zodanig stabiel dat de hulpdiensten konden worden bedankt. Een collega-visser nam de Maria op sleep richting Harlingen; de reddingboten lagen vroeg in de ochtend weer afgemeerd.

Het komt steeds vaker voor dat reddingboten van de KNRM worden opgeroepen voor ongevallen die 30 mijl of verder uit de kust plaatsvinden. Dit laat zich verklaren door de komst van de snelle reddingboten die dergelijke afstanden bij goed weer in ongeveer een uur kunnen overbruggen, daar waar de conventionele reddingboten meerdere uren nodig hadden.

## Viskotter redt het toch op eigen kracht

23 september 2003

Wind: NW 6

De reddingboot Koopmandank werd opgepiept door Kustwachtpost Ouddorp. Deze had een melding ontvangen van de viskotter YE 6 die aan het vissen was in het Brouwershavense gat. Het schip had roerproblemen en verdaagde richting strand. Er stond een dikke bries (NW 6) met twee meter zeegang. Ook de reddingboot Griend van Ouddorp werd gealarmeerd. De Koopmandank kreeg de YE 6 bij de meetpaal OS 14 in zicht. De kotter voer met minimaal roer. De reddingboot bleef stand-by met de sleeptros in gereedheid. Zolang het nog ging, wilde de kotter echter proberen op eigen kracht te blijven varen. Uiteindelijk lukte het de vissers om de sluis van de Roompot te bereiken, alwaar de reparatie kon plaatsvinden. Nadat de kotter was afgemeerd, keerde de Koopmandank terug naar haar steiger.

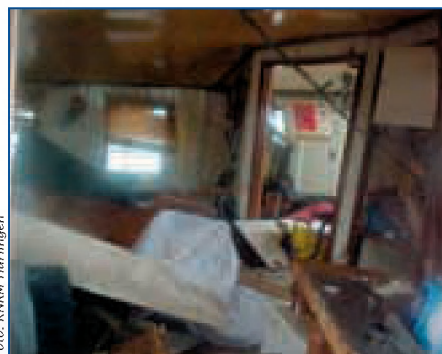


Foto: KNRM Harlingen

## Gewonden na explosie op charterschip

17 juni 2003

Wind: NO 2

Op 17 juni 2003, om 18.35 uur, kreeg de bemanning van het reddingstation Harlingen alarm voor een explosie aan boord van het charterschip Hollandia. De reddingboot Meerval voer direct na de melding uit naar de charter, de reddingboot Wiecher en Jap Visser-Politiek wachtte op de tevens gealarmeerde brandweer en ambulancedienst. Na aankomst van deze hulpdiensten vertrok ook de tweede reddingboot richting de opgegeven positie. Bij aankomst zette de Wiecher en Jap Visser-Politiek alle hulpverleners aan boord van de charter. De bemanning van de Meerval had toen al geconstateerd dat de explosie 'slechts' drie gewonden had opgeleverd. De Meerval bracht de schipper naar de wal. Hij had een slagaderlijke bloeding en een open botbreuk. Een gewonde vrouw die rondslingerend glas in haar gezicht had gekregen en de schippersmaat werden overgezet op de Wiecher en Jap Visser-Politiek. De verwondingen van de jongen waren ernstig: een kaakfractuur, brandwonden en verwondingen in het gezicht. Alle gewonden werden bij aankomst in de haven door ambulances opgewacht. De reddingboten zijn daarna nog teruggekeerd naar de Hollandia om te assisteren bij het afmeren van het charterschip.

## Reddingrapporten watersport



Foto: Arie van Dijk

### Watersport

Van de diensten aan **pleziervaartuigen** waren er aanwijsbaar:

462 t.b.v. zeiljachten
127 t.b.v. motorjachten
108 t.b.v. sportvisboten
37 t.b.v. (kleine) catamarans
101 t.b.v. surfplanken/kitesurfers
7 t.b.v. kano's
2 t.b.v. duikers
151 t.b.v. diverse

**995 totaal**

### Solozeiler gered

6/7 januari 2003

Wind: NO 7-8

De Kustwacht werd op 6 januari 2003 ingeseind door het Engelse containerschip Helgafell. De bemanning van de Helgafell dacht 45 mijl ten westen van Scheveningen een in problemen verkerend zeiljacht waargenomen te hebben en seinde daarom het coördinatiecentrum in. Er stond een harde tot stormachtige wind uit het noordoosten. De reddingboot Jan van Engelenburg ging om 15.00 uur los van de steiger en was rond 17.00 uur ter plaatse. Twee opstappers van de reddingboot sprongen over op het zeiljacht en constateerden motorproblemen, problemen met de tuigage en een enigszins verwarde opvarende. De Jan van Engelenburg nam de man aan boord en bracht een speel-

verbinding tot stand met het jacht. Tijdens de sleep bleek het jacht water maakte en langzaam afzonk. De sleep werd ingekort en er werd een lenspomp overgezet. Om 02.45 uur, bijna twaalf uur na de alarmering liep de sleep de Scheveningse haven binnen. De zeezeiler werd in het bemaningsverblijf opgevangen en daar voor de zekerheid door de GGD onderzocht. De reddingbootbemanning zorgde ervoor dat het jacht direct kon worden drooggezet.

### Opvarenden gezonken platbodem uit zee gered

4 juni 2003

Wind: ZW 5

De kapitein van de veerboot Oost-Vlieland had op 4 juni 2003 in het vaarwater tussen Terschelling en Harlingen een masttopje van een gezonken scheepje gezien, maar ontwaarde geen bemanning. De reddingboten Arie Visser (West-Terschelling), Frans Hogewind (Terschelling – Paal 8), Poon (Terschelling – Paal 8), Graaf van Bylandt (Vlieland), Abt (Harlingen) en Wiecher en Jap Visser-Politiek (Harlingen) spoedden zich na de melding direct naar de opgegeven positie. Nog voordat de gecoördineerde zoekactie werd gestart, vond de bemanning van de Frans Hogewind twee drenkelingen. Beiden werden aan boord genomen en verzekerden de redders dat zij de enige opvarenden waren van de gezonken platbodem Lytse. Beide drenkelingen, die een uur lang in het koude water hadden gelegen, waren onderkoeld en werden door de Arie Visser naar Harlingen vervoerd. Daar stonden twee ambulances gereed om het tweetal voor nader onderzoek naar het ziekenhuis te brengen. Het had voor de twee drenkelingen heel anders kunnen aflopen, want beiden droegen geen reddingvest...

**ZeV.A.S.T.**

EEN INITIATIEF VAN DE KONINKLIJKE NEDERLANDSE REDDING MAATSCHAPPIJ

### Preventie en voorlichting

De KNRM heeft een preventie- en voorlichtingsprogramma ontwikkeld, 'Zeevast' genaamd. Het doel van dit programma is het verminderen van het aantal slachtoffers van waterongevallen bij ongevallen met een vermijdbare oorzaak. De Redding Maatschappij tracht dit te bewerkstelligen door met name watersporters tips aan de hand te doen over het voorkomen van ongevallen. De KNRM deed al langer aan preventie, maar heeft dat nu gestructureerd binnen het programma 'Zeevast'.

## Diverse dienstverleningen

Van de **diverse diensten** valt de verdeling te maken:

174 t.b.v. zoekacties
27 t.b.v. loos alarm
2 t.b.v. bergen van stoffelijke overschotten
7 t.b.v. wadlopers
46 t.b.v. drenkelingen
10 t.b.v. dieren
86 t.b.v. diverse hulpverleningen

**352 totaal**

### Ongenummerde diensten

In 2003 werd 200 keer gevaren voor het vervoer van patiënten vanaf de Waddeneilanden naar de vaste wal.

## Reddingboot vervoert explosieven opruimingsdienst

8 juni 2003  
Wind: ZW 8

Reddingbootschipper Breen werd op 8 juni 2003 gebeld door de Kustwacht met het verzoek om marinemensen af te zetten op de hopperzuiger Volvox Olympia, die op de Steenbanken een explosief had opgezo- gen. De bom zat vast in de zuigbuis. Breen liet alarm geven en heeft met zijn bemanning de mensen van de Explosieven Opruimingsdienst opgewacht. De wind was intussen aangewakkerd tot zuidwest 8, maar ondanks dat slaagde de redding- boot erin de marinemensen op de zuiger over te zetten. Er bleek een Amerikaanse vliegtuigbom van 300 pond vast te zitten in de zuigkorf, precies op de ontstekers. De verschillende partijen hielden krijgsbe- raad. De bemanning van de zuiger moest zich verzamelen in het voorschip. De red- dingbootbemanning ging ook naar binnen en wachtte in het stuurhuis nadere orders af. De bom bleek niet te demonteren en dus werd besloten het explosief te laten springen. De reddingboot Koopmansdank zette hiervoor apparatuur aan boord van de zuiger. Nadat alles in gereedheid was gebracht, werd de bom met de zuigbuis overboord gezet. De marinemensen gingen aan boord van de reddingboot, waarna de zuiger ankerop ging. Op veilige afstand werd de bom tot ontploffing gebracht.

## Zwemmers uit de branding gered

27 augustus 2003  
Wind: NW 5

Toen op 27 augustus bij Ameland een aantal zwemmers in problemen kwam, werd eerst de strandwacht gewaarschuwd. Op twee na alle drenkelingen haalden veilig de kant. De laat- sten, waaronder de strandwacht, kwamen boven een bank in een metershoge branding terecht. Hierop werd de Amelandse reddingboot Meun gealarmeerd. Eén opstapper ging in overlevingspak lopend het water in. De rest werd met de Meun vanaf het strand gelanceerd. Door de hoge branding had de Meun de nodige moeite om de zwemmers te bereiken, maar om 14.10 uur, een kwartier na de melding, waren de mannen veilig aan boord van de red- dingboot. Aan land werd bij beiden een lichaamstemperatuur van 34 graden gemeten. Direct werden twee ambulances gewaarschuwd. Uiteindelijk hebben de mannen geen nadelige gevolgen aan hun angstige avontuur overgehouden.

## Reddingrapporten Diversen



Foto's: bemanning Ouddorp

- De bemanning van het reddingstation Ouddorp kreeg om 12.15 uur alarm. Er was ter hoogte van de Brouwersdam een U.L.V. in zee gestort. Daar aangekomen trof men de piloot geschrokken, maar in goede gezondheid aan. Het tevens gealarmeerde ambulancpersoneel onderzocht de man, maar zag geen noodzaak hem mee te nemen naar het ziekenhuis. Daarop verlegde de reddingbootbemanning zijn aandacht naar het materieel. De Griend sleepte het vliegtuigje naar het strand.

## Verdwaalde bultruggen

December 2003

Op 1 december 2003 werden voor het eerst bultruggen waargenomen aan de Nederlandse kust. De reddingboten Meun en Johannes Frederik van Ameland voeren uit op een bericht dat er dicht onder de kust 'walvissen' waren gezien. Door de beesten al varend op te jagen, slaagden de reddingboten erin de bultruggen naar dieper water te begeleiden. Op 18 december kreeg het reddingstation Scheveningen een identieke melding. Ook de reddingboot Jan van Engelenburg slaagde erin de bultruggen voor stranding te behoe- den. Weer twee dagen later werd voor de Katwijkse kust een grote vis waargenomen. De reddingboten van Noordwijk, Katwijk en Scheveningen gingen ter plaatse en troffen een dode bultrug aan. Het beest is het strand opgeduwd en daar overgenomen door personeel van de gemeente.

## Stookolie slachtoffers uit zee gevist

25-31 januari 2003  
Wind: W 5-8

Het in het Nauw van Calais gezonken vrachtschip Tricolor veroorzaakte een enorme olievlek op de zuidelijke Noordzee. Eind januari dreef een harde westelijke wind de vlek via de Belgische kust richting de Nederlandse stranden. Op 25 januari werd in de gemeente Sluis een reddingsplan opgezet voor de vogels langs de Nederlandse kust. Een dag later werden voor het eerst met olie besmeurde vogels waargenomen. De reddingboot Winifred Lucy Verkade-Clark van station Cadzand werd verzocht de vogels te vangen en ze naar de vogelopvang in Breskens te bren- gen. De reddingboot was vier dagen in touw. Het KNRM-boothuis werd als crisis- centrum ingericht, terwijl de reddingboot tussen Breskens en 't Zwin tientallen levende en dode vogels uit het water haalde. De levende werden naar Breskens gebracht, de dode werden bij het boothuis afgeleverd. Toen op 30 januari nog uitsluitend dode vogels werden aangetroffen, werd het varen gestaakt. Het bergen van kadavers en het schoonmaken van het strand was volgens alle betrokkenen niet de taak van de Redding Maatschappij.

# Vrijwilligers en personeel

Op 31 december 2003 stonden de volgende aantallen medewerkers ingeschreven:

648 bemanningsleden (vrijwillig)
10 schippers (beroeps)
141 plaatselijke commissieleden (vrijwillig)
9 bestuursleden (vrijwillig)
24 technisch en operationeel personeel (beroeps)
23 kantoorpersoneel (beroeps)
13 medische en technische adviseurs (vrijwillig)
5 artsen Radio Medische Dienst (beroeps)
52 Reddingwinkelbeheerders (vrijwillig)

Onder de vrijwillige bemanningsleden zijn 14 vrouwen.

## Mutaties

Aantal mutaties in het hele personeelsbestand (vrijwilligers en beroeps):

in dienst	95
uit dienst	66
overleden	13

Aantal jubilarissen in 2003:

25 jaar	5
40 jaar	geen

## Leeftijd

Gemiddelde leeftijd of leeftijdsopbouw bemanningen

< 20	5
20 - 29	102
30 - 39	208
40 - 49	188
50 - 59	108
> 60	37

## Vrijwilligersorganisatie

De Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij is een vrijwilligersorganisatie met een ondersteunende beroepsorganisatie in IJmuiden. De meer dan 800 vrijwilligers worden professioneel opgeleid. Hoewel vrijwilligerswerk de laatste jaren onder druk staat, kent de KNRM nog steeds voldoende belangstelling van nieuwe vrijwilligers. Al kost het meer moeite dan vroeger om in contact te komen met de potentiële bemanningsleden.

Er werden in 2003 95 nieuwe vrijwilligers (en een enkele beroepskracht) ingeschreven. 66 medewerkers verlieten de KNRM. Het merendeel daarvan om leeftijdsredenen. De KNRM hanteert voor bemanningsleden op snelle reddingboten een maximum leeftijd van 55 jaar. De meeste vrijwilligers blijven daarna in andere functies aan de wal nog geruime tijd verbonden aan de organisatie.

De KNRM hecht veel waarde aan het in stand houden van het vrijwilligerskarakter van de organisatie. De motivatie om tot de

de ondersteunende beroepsorganisatie om hier extra alert op te zijn. Ongelukken komen zelden alleen en zijn vaak een opstapeling van incidenten. Het vastleggen van protocollen en procedures is een hulpmiddel om te komen tot meer veiligheid op de snelle reddingboten van tegenwoordig. Uit de incidentenrapportage die wordt bijgehouden blijkt dat veel (bijna)ongelukken te herleiden zijn naar onoplettendheid, onwetendheid en onbekendheid met materieel of situaties. Het leren van de fouten is bij deze rapportage het belangrijkste doel om in de toekomst herhaling te voorkomen.

## Beroepsorganisatie

De beroepsorganisatie in IJmuiden bestaat uit 24 technisch en operationeel geschoolde personeelsleden en 23 administratief en leidinggevend geschoold personeel. De gewenste formatie is in 2003 bereikt. Om de beroepsorganisatie doeltreffend en efficiënt te kunnen sturen is besloten om toe te werken naar certificering volgens de ISO 9001 norm in 2004.

Naar de aard van de organisatie zullen de prestatie-indicatoren, die gekoppeld worden aan de meetbare factoren in de ISO normering, gericht zijn op operationele aspecten, zoals beschikbaarheid van materieel, geoefendheid van bemanning, incidenten. Uit oogpunt van fondsenwervingsresultaten zal ook worden gemeten op naamsbekendheid, waardering en groei in donateurs.

reddingbootbemanning te behoren zorgt voor enthousiaste deelname aan een breed scala aan opleidingen. Redders zijn leergerig, hulpvaardig en doortastend. De snelle inzetbaarheid van de reddingboten is daar aan te danken.

De veiligheid voor de bemanningsleden is de hoogste prioriteit bij de KNRM. Daarvoor is goed materieel alleen niet voldoende. Een professionele opleiding en regelmatige training dragen bij aan de veiligheid. Maar naast alle opleidingen en trainingen blijft gezond verstand en een extra zintuig voor risico's uitermate belangrijk. Daar waar vrijwilligers niet dagelijks met het reddingwerk bezig zijn is het de taak en verantwoordelijkheid van

Kritische Succes Factoren	Kritische Prestatie Indicatoren	Norm	2003	Streef 2004
<b>Operationeel</b>				
Opkomsttijd	Aantal minuten tussen alarmeren en varen	10	10	< 10
Geoefendheid	Percentage oefeningen uitgevoerd van oefeningenlijst	80%	86%	100%
Gereedencapaciteit	Realisatie vlootplan 2010* (10-mijlsgrens)	200	302	400*
Ongevallen/incidenten	Aantal nautische ongevallen	0	6	0
<b>Technisch</b>				
Beschikbaarheid	Percentage beschikbaarheid materiaal	90%	94%	95%
Betrouwbaarheid	Uitvalpercentage als gevolg van storingen	< 5%	nnb	< 5%
Levertijd logistiek	Periode tussen bestelling en aflevering bij stations	< 3 wkn	4 wkn	< 2 wkn
Ongevallen/incidenten	Aantal technische ongevallen	0	3	0
<b>Vrijwilligers</b>				
Verloop	Percentage niet gepland verloop	Invulling	2004	
Opleidingen	Percentage gediplomeerde bemanningsleden	Invulling	2004	
Leeftijd	Gemiddelde leeftijd vrijwilligers	>35	40	<45
Ongevallen/incidenten	Aantal gevallen letsel schade	0	3	0
<b>Beroeps</b>				
Ziekteverzuim	Percentage ziekteverzuim	<5%	2,3%	2,3%
Ongevallen/incidenten	Aantal gevallen letsel schade	0	0	0
<b>Financieel</b>				
Vermogensgroei	Toevoeging aan het vermogen	0%	-0,8%	2,50%
<b>Imago</b>				
Waardering	Cijfer gegeven door geïnterviewde bij charibarometer	7.0	7.3	8.0
Bekendheid	Cijfer gegeven door geïnterviewde bij charibarometer	5.0	4.9	5.4
<b>Fondsenwerving</b>				
Donateurs	Percentage groei netto aantal donateurs t.o.v. voorgaand jaar	1%	3%	2%
Donaties	Percentage groei gemiddelde donatie t.o.v. voorgaand jaar	1%	1%	2%
Externe klachten	Aantal ingediende klachten	100	109	80

\* streef realisatie 2010

# Opleidingen

Percentage gediplomeerde bemanningsleden:

<i>Cijfers betreffende het jaar</i>	<b>2003</b>	<b>2003</b>	2002	<b>2003</b>	<b>2003</b>	
Aantal bemanningsleden totaal:	<b>537</b>		489	<b>73</b>		Behaald in 2003
Gediplomeerd voor:	<b>varend</b>	%	%	<b>wal</b>	%	aantal
Fast Rescue Boat Training	<b>355</b>	66	68	<b>23</b>	32	43
Maritieme communicatie	<b>276</b>	51	53	<b>41</b>	56	25
Vaarbewijs	<b>269</b>	50	37	<b>13</b>	18	12
Theoretische kustnavigatie	<b>118</b>	22	24	<b>14</b>	19	7
Radar waarnemer	<b>174</b>	32	31	<b>16</b>	22	25
Reanimatie	<b>275</b>	51	52	<b>45</b>	62	27
EHBO	<b>267</b>	50	49	<b>49</b>	67	43

In percentages liep het aantal gediplomeerden terug, hetgeen verklaarbaar is uit de flinke toestroom van nieuwe vrijwilligers. Er zal in 2004 een behoorlijke inspanning geleverd moeten worden om deze nieuwe bemanningsleden van de noodzakelijke opleidingen te voorzien.

## Bemanning

*De reddingmaatschappijen van Duitsland, Nederland, Noorwegen, Zweden en het Verenigd Koninkrijk ontwikkelen gezamenlijk een internationale standaard voor het opleiden en trainen van reddingbootbemanningen, getiteld Standards on Training, Certification and Watchkeeping for Maritime SAR-unit Crews (STCW-SAR). De maatschappijen besteden daarbij ook aandacht aan de minimeisen voor opstappers, motordrijvers en schippers. De KNRM is vastbesloten om zich qua beleid te conformeren aan deze richtlijnen. De KNRM streeft ernaar om gefaseerd aan de zelf geformuleerde eisen te voldoen en dat de vereiste diploma's worden gehaald.*



Foto: Wessel Agerhof



# Organisatie

## Organisatiestructuur

De stations van de KNRM dienen binnen de kaders van de Voorschriften en Richtlijnen zoveel als mogelijk zelfstandig te opereren. Binnen het station dient toezicht en uitvoering gescheiden te zijn in een duidelijke gezagsstructuur. De plaatselijke commissie draagt daarbij de verantwoordelijkheid voor de operationele gereedheid van het aan haar toevertrouwde reddingstation en is derhalve belast met het op peil houden van het aantal beschikbare bemanningsleden, het op peil houden van de trainingsgraad van de bemanning en de staat van het materieel. In de praktijk zal dit in overleg gaan met de schipper van het desbetreffende station. Onder 'schipper' wordt verstaan 'een ieder die door de KNRM belast is met het gezag over een reddingboot'. De reddingstations hebben een financiële en materiële afhankelijkheid van de ondersteunende organisatie, gevestigd in IJmuiden. Deze organisatie dient zowel kwantitatief als kwalitatief in staat te zijn om de stations te bedienen, zodat die zich kunnen richten op hun kerntaak. De ondersteuning vanuit KNRM-IJmuiden is tweeledig:

### 1. Ondersteunend

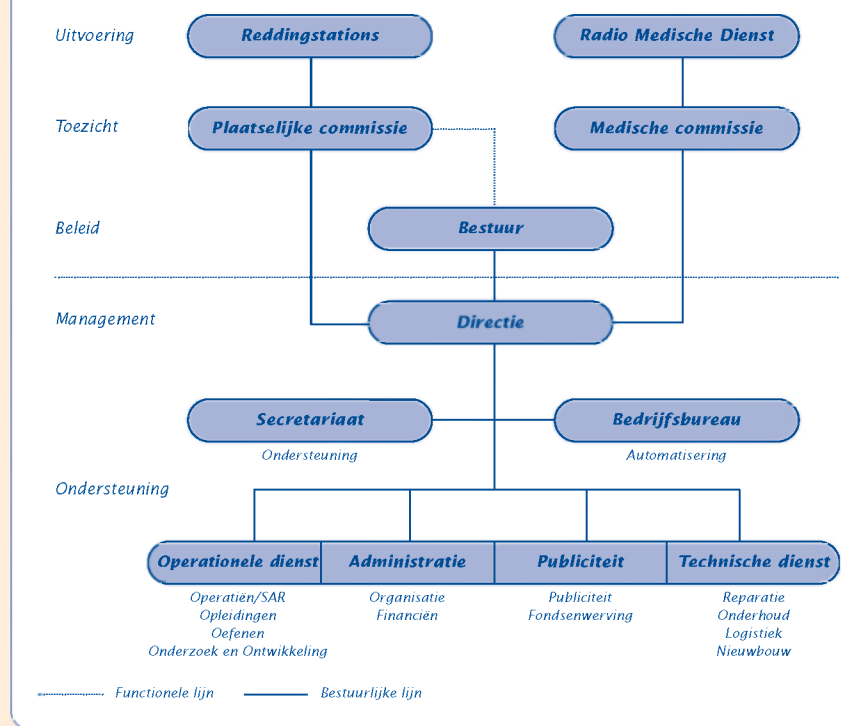
Reddingstations kunnen vanuit de beroepsorganisatie worden geadviseerd op velerlei gebied: SAR-operaties, opleidingen en trainingen, financiën, materieel, pr- en voorlichting, beleid, personeelszaken, etc. Reddingstations kunnen de hulp inroepen van (regio)monteurs voor technische ondersteuning. Of van pr-medewerkers, voor hulp bij het organiseren van een activiteit, het schrijven van een pr-verhaal of anderszins. Stelregel is dat het kantoor- en werkplaatspersoneel ten dienste staat aan de operationele medewerkers.

De Operationele Dienst (OD) is de spil in ondersteuning door de beroepsorganisatie en bezoekt de stations frequent, praat en overlegt met de bemanningen en de plaatselijke commissies en inventariseert behoeften, vragen en opmerkingen. Maar tegelijkertijd dient ook helder te zijn dat Operationele Inspecteurs gezaghebbend zijn om de stations aan te spreken op onvolkomenheden. Opmerkingen en instructies van de OD-inspecteurs dienen door de stations te worden uitgevoerd. De afdeling Opleidingen verzorgt alle interne opleidingen voor de KNRM-bemanningen. Een groot aantal opleidingen besteedt de KNRM uit aan professionele opleidingsinstituten.

### 2. Controlerend

Inspecteurs van de Technische Dienst (TD) en de Operationele Dienst (OD) controleren de stations op respectievelijk de staat van het materieel als de opleidingsgraad en geoefendheid van de bemanning. Zoals al eerder gesteld, is het oordeel dat de OD namens de hoofdorganisatie geeft, maatgevend en gezaghebbend. Aanwijzingen en instructies hebben derhalve geen vrijblijvend karakter, maar dienen door de stations te worden uitgevoerd.

## Taak organisatie KNRM



### Bestuur

Het bestuur is statutair verantwoordelijk voor "het besturen van de stichting en het beheer van het vermogen van de stichting [...]". Beleidsbeslissingen op het gebied van materiële vernieuwing en uitbreiding, en financiën vormen de basis van het besturen. Bestuursleden dienen in hoofdzaak over algemene bestuurskwaliteiten te beschikken. Daarnaast is individuele, specifieke kennis vereist. Als beleid geldt dat in elk geval de volgende "disciplines" in het bestuur zijn vertegenwoordigd: scheepvaart, havenbedrijf, Koninklijke marine, watersport, scheepstechniek, financiën (bankwezen), notariaat en juridische zaken.

### Plaatselijke commissies

De samenstelling van een plaatselijke commissie dient zodanig te zijn dat alle onder haar verantwoording vallende taken naar behoren kunnen worden uitgevoerd. De KNRM geeft er de voorkeur aan dat de burgemeester de voorzittersfunctie vervult binnen een plaatselijke commissie, maar dit is geen eis. Voor de secretaris en de penningmeester geldt dat zij capabel dienen te zijn op het voor hen relevante vakgebied. Het streven is om in de toekomst de algemene leden te vervangen door leden met een specifieke taak, zoals dat nu al geldt voor de pr-coördinator. Andere specifieke taken zijn: veiligheid, opleidingen en onderhoud.

### Werken met vrijwilligers

Sinds de oprichting werkt de Redding Maatschappij met overwegend vrijwillige bemanningsleden. Dit is een bewuste keuze. Gezien het incidentele karakter van

het reddingwerk geniet het stationeren van permanent aanwezige beroepsbemanningen geen voorkeur. Het beperkte aantal uren daadwerkelijke inzet zou een vorm van demotivatie in de hand kunnen werken. De praktijk wijst uit dat een bemanning die bestaat uit zeer gemotiveerde vrijwilligers het tegendeel laat zien: de noodzakelijke kennis en kunde worden gecombineerd met enorme loyaliteit en enthousiasme. Tegenover een symbolische financiële vergoeding van € 1,25 per uur voor het vrijwilligerswerk staat een zeer uitgebreid pakket aan andersoortige beloningen. Deze beloningen zijn met name in de vorm van persoonlijke waardering en ontplooiing (scala aan opleidingen).

### Beroepsschippers

Op de reddingstations met de grootste reddingboten is de schipper in vaste dienst. Dit om de continuïteit in onderhoud, oefening en paraatheid te waarborgen. Een beroepsschipper neemt evenals de ondersteunende organisatie taken op zich om de vrijwillige bemanningsleden in staat te stellen zich zo veel mogelijk met de kerntaak bezig te kunnen houden. Hij houdt zich bezig met onderhoud, opleiding, instructie en aansturing van de vrijwillige bemanningsleden.

### Zelfwerkzaamheid

De KNRM staat op het standpunt dat de reddingstations verantwoordelijk zijn voor het materieel dat hen door de Redding Maatschappij wordt aangereikt. Het dagelijks onderhoud van varende en rijdend materieel, maar ook van de behuizing, is derhalve een taak van de bemanningen.

## Mutaties materieel



Foto: Pim Korver

### Nieuw in dienst gesteld

#### Reddingboot Frans Hogewind - Terschelling Paal 8

Op 11 januari 2003 werd op Terschelling de nieuwe reddingboot Frans Hogewind gedoopt. Met de doop werd de reddingboot ook officieel aan het reddingstation overgedragen. De bouw van de Frans Hogewind (type Valentijn) werd bekostigd uit een schenking van mevrouw J.J. Hogewind-Nijs. Het boothuis van Paal 8 werd met het oog op de komst van de Frans Hogewind reeds in 2000 verbouwd.

De reddingboot Poon bleef naast de Frans Hogewind op Paal 8 gestationeerd.

#### Reddingboot Koos van Messel - IJmuiden

Op 12 april 2003 werd in IJmuiden de reddingboot Koos van Messel gedoopt. De Koos van Messel is de vijfde reddingboot van het type Arie Visser. Door een nalatenschap van mevrouw S. van Messel-Boerema kon de KNRM de reddingboot Koos van Messel laten bouwen. De doop werd verricht door de heer en mevrouw Van der Laan. De heer Van der Laan is de executeur-testamentair

van de familie Van Messel. Met de komst van de Koos van Messel is de reddingboot Christien toegevoegd aan de reservevloot.

#### Reddingboot Uly

##### Boothuis Henny van Nievelt - Westkapelle

Het reddingstation Westkapelle werd op 27 september 2003 helemaal in het nieuw gestoken. Het reddingstation kreeg die dag de beschikking over de nieuwe reddingboot Uly (type Valentijn). Tevens werd die dag het nieuwe boothuis geopend. De bouw van de reddingboot werd bekostigd uit een schenking van de Pronto Stichting van de heer F.J. Plesman. De doop werd verricht door een kleindochter van de heer Plesman, Minke Groot.

De KNRM kon het boothuis laten bouwen dankzij een nalatenschap van mevrouw H.D.E. van Nievelt. Het bouwwerk is naar de schenker vernoemd. De opening van het boothuis werd verricht door de executeur-testamentair van de familie Van Nievelt, de heer P.J.A. Bisschop.

De reddingboot Fint werd na de komst van de Uly aan de reservevloot toegevoegd.

#### Reddingboot Willemkje - Stellendam

Op 18 oktober werd de reddingboot Willemkje (type Atlantic 21) gedoopt en overgedragen aan het reddingstation Stellendam-binnen. De aanschaf van de reddingboot werd bekostigd uit een schenking van de heer J. Meijer.

De reddingboot John Stegers werd verplaatst naar het reddingstation Veere.

#### Bemanningsverblijf Wim Klem - Noordland-Buiten

Het reddingstation Noordland-Burghsluis mocht op 29 november een nieuw bemanningsverblijf openen. Het bemanningsverblijf, dat de naam Wim Klem kreeg, kon worden aangeschaft dankzij een schenking van de stichting familie Klem-La Brijn. De opening werd namens die stichting verricht door mevrouw Renée La Brijn.

### Vlootverschuivingen

**IJmuiden:** de reddingboot Christien werd reservereddingboot na de komst van de Koos van Messel.

**Stellendam:** de John Stegers verhuisde naar Veere na de komst van de Willemkje.

**Veere:** de Forel werd toegevoegd aan het reddingstation Breskens na de komst van de Rien Verloop. In Breskens zal de Forel van toegevoegde waarde zijn voor het uitgebreide bankengebied in het bovenstroomse Westerscheldegebied.

**Westkapelle:** de Fint werd toegevoegd aan de reservevloot na de komst van de Uly.

### Uit dienst gesteld

De **reddingboot Knokkels** werd in 2003 verkocht aan een particuliere belangstellende. De Knokkels deed sinds 1975 dienst op het reddingstation Hindeloopen tot de boot in 2001 werd vervangen door de snelle reddingboot Alida. Nadien deed de boot nog dienst als reservereddingboot.

De **reddingvlet Tjerck Hiddes** werd in 2003 in bruikleen afgestaan aan het Nationaal Reddingmuseum Dorus Rijkers. De Tjerck Hiddes werd in 1975 in dienst gesteld in Harlingen en deed daar dienst tot 1996. Daarna verhuisde de vlet naar de reservevloot, maar deed tot 2003 voornamelijk dienst vanaf het reddingstation Marken, waar de reddingvlet, onder de hoede van de zogenaamde VUT-ploeg uitstekend dienst deed. Ook nog toen op Marken de snelle reddingboot Frans Verkade was gestationeerd. Het reddingmuseum zal de reddingvlet gaan inzetten voor korte vaartochten met bezoekers.

De **reddingboot Martijn Koenraad Hof** werd in 2003 in bruikleen afgestaan aan de federatie van reddingorganisaties op de Nederlandse Antillen. De snelle reddingboot werd in 1995 gestationeerd in Lemmer. De reddingboten van dit negen meter lange model (type Antje) bleken echter niet te voldoen aan de verwachtingen die de KNRM er bij had. Uiteindelijk zijn de drie boten van dit type vervangen door reddingboten van het type Valentijn (11 meter). De Martijn Koenraad Hof is de tweede boot die naar de Antillen is verscheept, na de Antje (in 2001). In 2004 zal ook de reddingboot Jacoba Elisabeth verhuizen naar de Antillen.

## Overig materieel

### Harder 2000 wordt prototype 1

De reddingboot Johanna Margareta, de eerste reddingboot van het type Harder 2000, onderging in 2003 een volledige vernieuwing. De reddingboot bleek na een uitgebreide testperiode in 2002 uiteindelijk niet te voldoen aan de eisen die de KNRM er aan stelde. De bouwer van de boot nam alle aansprakelijkheid op zich en heeft zich verplicht gesteld een volledig nieuwe boot te leveren. Deze nieuwe boot heeft de voorlopige naam Prototype 1 gekregen en zal pas een echte naam krijgen als de boot na oplevering volledig geschikt is bevonden. De prototype 1 zal vanaf 2004 getest worden vanaf het reddingstation Noordland. In 2005 wordt besloten over de voortgang van het project.

De Prototype 1 (oorspronkelijk Harder 2000) zal niet meer, zoals beoogd bij de start van het project) worden gebruikt als lanceerbare reddingboot ter vervanging van de reddingboten van het type Float 500. De Harder 2000 is daarvoor te zwaar en vereist derhalve te grote investeringen in rijdend materieel om de boot te lanceren. In plaats daarvan is gekozen voor de Atlantic 75, van de Britse zusterorganisatie Royal National Lifeboat Institution (RNLI).

### Atlantic 75 - Dutch version

Ter vervanging van de reddingboten van het type Float 500 is gekozen voor de Atlantic 75, een 7,5 meter lange rigid inflatable lifeboat, ontworpen door onze Britse evenknie. De Atlantic 75 is een beproefd model, waarmee de RNLI sinds 1970 veel successen boekte. In samenspraak met de RNLI is gekozen voor een aangepaste outfit van deze boot. In 2003 werden twee boten van dit type "Dutch version" geleverd. De KNRM zal de komende jaren twee boten per jaar afnemen ter vervanging van de Float 500 en een deel van de Avons op het IJsselmeer. De indienststelling van de boten vindt plaats vanaf 2004.

Stationering van deze boten heeft consequenties voor het trekkende voertuig en de boothuizen waarin de combinatie gestald zal worden. De eerste boten komen op Ameland en Schiermonnikoog, waar de boothuizen aangepast of vervangen moeten worden. De volgende boten gaan naar Marken en Vlieland.

### Kusthulpverleningsvoertuigen

Met de start van het Harder 2000 project zijn twee nieuwe trucks voor de lancering van dit boottype aangeschaft. De trucks worden nu gebruikt voor de lancering van de Atlantic 75. In 2003 is een tweede truck van het type Ginaf aangeschaft en gestationeerd op Ameland. De eerste Ginaf zal naar Schiermonnikoog gaan. Voor de verouderde Unimog trucks op veel reddingstations waar een lijnwerp- en wippertoestel is gestationeerd, maar geen boot getrokken wordt door de truck, zullen vervangende trucks worden aangeschaft van het type Unimog 1300. Deze trucks worden tweedehands gekocht en aangepast voor het gebruik bij de KNRM. De achteropbouw wordt geschikt gemaakt voor personenvervoer en ambulancetaken op het strand.

### Alleen het beste

*Het KNRM staat op het standpunt dat alleen het allerbeste materieel goed genoeg is voor bemanningen die ook onder de zwaarste omstandigheden naar zee gaan om hulp te bieden. De veiligheid van de eigen bemanningen en de reddingskansen voor hulpbehoevenden zijn de uitgangspunten bij de ontwikkeling van nieuw reddingmaterieel. De vier kernbegrippen daarbij zijn: betrouwbaarheid, doeltreffendheid, inzetbaarheid en snelheid.*

### Rigid Inflatable Boats (RIB's)

*Voor de operationele uitvoering van het vlootplan heeft de KNRM gekozen voor zogenaamde Rigid Inflatable Boats (RIB's). RIB's zijn sterk, snel, wendbaar en uiterst zeewaardig. De KNRM streeft naar standaardisatie van de vloot. Uiteindelijk zal de vloot uit vier reddingboottypes moeten bestaan, waarvan de Arie Visser (18 meter) de grootste klasse is en de Atlantic (7,5 meter) de kleinste.*

### Basisontwerp

*Ondanks het feit dat er verschillende types RIB's worden ontwikkeld, zijn er enkele wetmatigheden in de ontwerpen terug te vinden. In het 'basisontwerp' heeft de KNRM gesteld dat haar reddingboten in elk geval dienen te voldoen aan de volgende eisen:*

- 2 motoren
- onder klasse gebouwd materieel
- minimale topsnelheid van 32 knopen (met een maximum van 40 knopen)
- zelfrichtend vermogen (automatisch of semi-automatisch)

### Kerntaak

*Bij de ontwikkeling van de reddingboottypes gaat de Redding Maatschappij uit van het vlootplan en de kerntaak van de KNRM. Het beleid daarbij is dat reddingboten mogen worden ingezet bij activiteiten die buiten de kerntaak vallen, maar dat het reddingbootontwerp niet wordt aangepast aan die nevenactiviteiten.*

### Onderhoud

*Voor reddingmaterieel is het van het allergrootste belang dat het te allen tijde inzetbaar is. Een degelijk en gestructureerd onderhoudsplan is daarom van onschatbare waarde. De KNRM stelt interne kwaliteitseisen aan het onderhoud van reddingmaterieel en tevens worden externe kwaliteitseisen vastgesteld. Op deze wijze kan 'bewezen kwaliteit' worden gegarandeerd.*

### Rijdend materieel

*Het kusthulpverleningsvoertuig is bestemd voor meerdere taken:*

- transport en lancering van de reddingboot
- transport van het wippertoestel
- communicatie- en navigatieondersteuning bij zoekacties
- zoekeenheid voor op strand en/of in duin
- transport van gewonden op strand en/of in duin

### Bemanningsverblijven

*De KNRM heeft zichzelf ten doel gesteld dat alle bemanningen de beschikking hebben over een speciaal bemanningsverblijf. In een dergelijk verblijf dient een ontmoetingsruimte gesitueerd te zijn, alsmede een communicatie- en navigatietafel, een werkbank en een droogruimte voor de overlevingspakken.*

### Persoonlijke veiligheidsmiddelen

*Bemanningsleden krijgen van de KNRM een overlevingspak, een reddingvest en een kledingpakket, bestaande uit onder andere thermische (onder)kleding. Bemanning op open reddingboten zijn tijdens acties en oefeningen verplicht het overlevingspak en het reddingvest te dragen.*

*De overlevingspakken zijn waterdicht en bevatten voldoende drijfvermogen. Het reddingvest, dat in geval van nood kan worden opgeblazen, geeft het bemanningslid extra drijfvermogen en is uitgerust met persoonlijke veiligheidsmiddelen (o.a. een noodflitslicht).*

### Toekomst

*Ondanks het enthousiasme over het huidige materieel wil de KNRM kritisch blijven ten opzichte van haar materieel, zeker daar waar het gaat om het waarborgen en waar mogelijk verbeteren van de veiligheid. Vandaar dat de KNRM zich blijvend op de hoogte stelt van nieuwe ontwikkelingen op het gebied van scheepsbouw en persoonlijke uitrusting. Daartoe worden nauwe contacten onderhouden met zusterorganisaties. In Europees verband is er een jaarlijkse contact. Op mondiaal niveau vinden er conferenties plaats waar nieuwe bevindingen met elkaar worden uitgewisseld.*



Foto: Kees Brinkman

## **Zelfstandige, ongesubsidieerde organisatie**

De KNRM is sinds de oprichting in 1824 een zelfstandig opererende organisatie en ontvangt geen overheidssubsidie. Dit is een bewuste keuze, want dankzij de zelfstandigheid is de Redding Maatschappij in staat haar eigen beleid te voeren. De benodigde financiële middelen krijgt de KNRM door middel van giften, schenkingen, erfenissen, legaten, donaties en opbrengsten uit beleggingen. Het financiële beleid dat in 2003 is ingezet kent drie pijlers:

1. Temporiseren van de investeringen
2. Bezuinigen in de exploitatie
3. Handhaven van de beleggingsmix.

Op alle drie deze pijlers heeft het ingezette beleid resultaat gehad en zal ook voor de komende jaren de leidraad voor het te voeren financieel beleid zijn.

Ten aanzien van de bezuinigingen op de exploitatie kan nog worden opgemerkt dat de bezuinigingen drieledig zijn:

1. Daadwerkelijke besparingen op de exploitatie.
2. Bezuinigen zijn gerealiseerd ondanks uitbreiding van vloot en activiteiten.
3. Bezuinigen zijn gerealiseerd ondanks stijgende afschrijvingskosten.

## **Fondsenwervende organisatie**

De KNRM beschikt over het CBF-keurmerk voor goede doelen. Het Centraal Bureau Fondsenwerving controleert het financiële beheer van fondsenwervende instellingen en verleent haar keurmerk uitsluitend aan instellingen die, naar de maatstaven van het CBF verantwoord met de geschonken middelen omgaat.

## **Fondsenwerving blijft onmisbaar**

De Redding Maatschappij vervult een hulpverleningstaak op zee, vergelijkbaar met de brandweer en de ambulancedienst aan de wal. Die laatste twee kunnen voor wat betreft de continuïteit en het optimaliseren van de kwaliteit terugvallen op de financiële steun van de overheid. De KNRM ontvangt geen overheidssubsidie. In plaats van door de belastingbetaler wordt de KNRM 'onderhouden' door personen en instanties die de Redding Maatschappij bewust willen ondersteunen.

De KNRM hanteert een tamelijk ingetogen wijze van fondsenwerving. Er wordt geen gebruik gemaakt van direct mail voor de werving van donateurs. Er wordt gestreefd naar een netto groei van 1.000 donateurs per jaar. Dit trachten we te bereiken door voornamelijk persoonlijke contacten op evenementen, open dagen, beurzen en bij hulpverleningen. Een duidelijk beleid van kwaliteit voor kwantiteit.

In 2003 werden ruim 3.500 nieuwe Redders aan de wal geworven. Er werden 1.500 donateurs uitgeschreven. De huidige wijze van fondsenwerving zorgt voor een geleidelijke groei, die echter niet opweegt tegen de stijgende lasten. Er zullen extra inspanningen gepleegd worden om in de komende jaren de structurele en zekere inkomsten te verhogen. Momenteel zorgen de zekere inkomsten voor 30% van het totaal. Nalatenschappen zijn sinds jaar en dag de belangrijkste inkomsten, voornamelijk voor nieuwe investeringen, en zorgen voor 40% van de

inkomsten. Het tekort wordt uit de opbrengst van het vermogen gedekt. Een volledige dekking van de tekorten door structureel meer inkomsten uit fondsenwerving is op korte termijn onrealistisch en vraagt om onverantwoorde investeringen.

De KNRM werft op ingetogen wijze haar fondsen. Toch zal de komende jaren de fondsenwerving worden geïntensiveerd. Deze intensivering zal op dezelfde ingetogen wijze plaatsvinden, zoals de KNRM al decennia lang doet. Indien in 2006 blijkt dat dit ontoereikend is, zal worden geëvalueerd op welke wijze de KNRM haar fondsenwerving in de toekomst zal inrichten.

Bijna al die inkomstenbronnen hebben een incidenteel karakter en garanderen derhalve geen jaarlijkse, vaste inkomsten. Om in jaren van minder inkomsten de uitgaven te kunnen dekken, beschikt de KNRM over een vermogen, waarvan de opbrengst kan worden aangewend om de exploitatie te dekken.

Fondsenwerving blijft echter onmisbaar. Donaties, giften en schenkingen blijven de belangrijkste en zekere bron van inkomsten, die voor de toekomst uitgebreid moet worden om de tekorten in de begroting te kunnen inlopen. Alle giften van donateurs en derden worden nog in dat zelfde jaar aan de doelstelling van de KNRM besteed.

#### KNRM conformeert zich aan nieuwe richtlijnen

De laatste jaren is er veel te doen om het financiële beleid van goede doelen in Nederland. Ook de KNRM is daarbij in 2003 kritisch belicht. De Vereniging Fondsenwervende Instellingen (VFI) heeft richtlijnen vastgesteld ten aanzien van normering van de omvang van vrij besteedbare vermogens en het vermogensbeheer van goede doelen. De KNRM hecht er veel waarde aan volgens die richtlijnen te werken. De jaarrekening over 2003 is dan ook geheel naar de nieuwe richtlijn opgesteld.

Een uitleg van de richtlijnen, gekoppeld aan de financiële cijfers van de KNRM, geeft tevens een goed beeld van het financiële beleid van de KNRM.

#### Vermogen

De richtlijn herbenoemt de vermogensbestanddelen van goede doelen. Binnen het vrij besteedbaar vermogen wordt onderscheid gemaakt in de zogenaamde continuïteitsreserve en het doelvermogen van een organisatie.

De continuïteitsreserve van een organisatie mag anderhalf keer de jaarlijkse kosten van personeel, huisvesting en fondsenwerving zijn. In het geval van de KNRM betreft dit 8,2 miljoen Euro.

Het doelvermogen is opgenomen om de operationele inzetbaarheid van de reddingboten van de KNRM structureel te kunnen waarborgen. De baten uit normale jaarlijkse fondsenwerving zijn niet toereikend om de door de KNRM gestelde doelstellingen inzake de gereedencapaciteit en de operationele inzetbaarheid van de hiervoor benodigde vloot en vrijwilligers op peil te houden. De meerjarenbegroting laat de komende 10 jaar een jaarlijks begrotingstekort zien van circa

€ 4 miljoen. Om dit tekort structureel aan te kunnen zuiveren heeft de KNRM een aanvullende inkomstenbron nodig. Deze wordt gevonden in het doelvermogen. Door deze te beleggen verwacht de KNRM op lange termijn de benodigde opbrengsten te genereren om de meerjarenbegroting sluitend te maken.

De KNRM neemt haar verantwoordelijkheid voor de benodigde kwantiteit en kwaliteit van de noodzakelijke gereedencapaciteit, zoals vastgelegd in de overeenkomst met het Ministerie van Verkeer & Waterstaat en het Kustwachtcentrum. De inspanningen die de KNRM nodig acht resulteren in een meerjarelijks begroot tekort van € 4 miljoen.

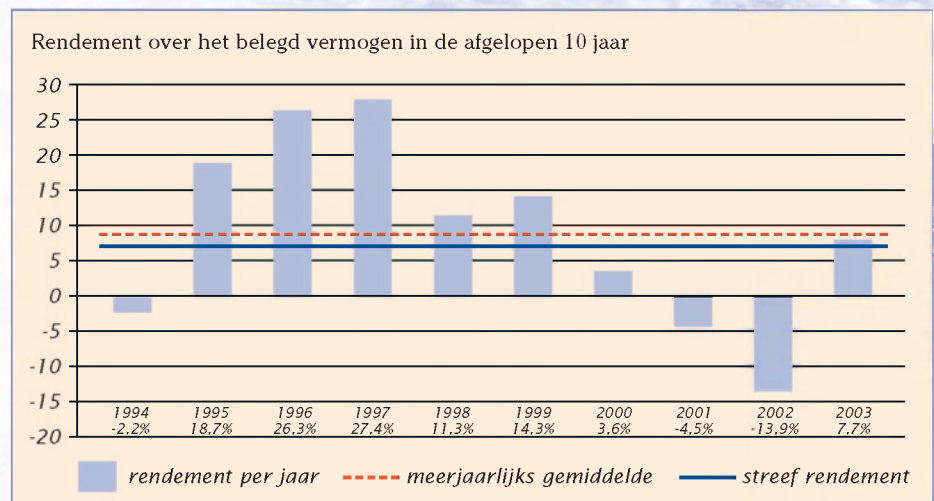
Bij een jaarlijkse behoefte aan € 4 miljoen beleggingsopbrengst moet bij een verwacht rendement van 4%, zijnde het rendement op staatsobligaties, beschikt worden over een vermogen van € 100 miljoen. De KNRM beschikt niet over dit doelvermogen en heeft daarom haar beleggingsbeleid aangepast aan de financieringsbehoefte.

#### Beleggingen

In 2003 is 50% van het vermogen belegd in vastrentende waarden en 50% in wereldwijde aandelen. Het beleggingsbeleid is in 2003 t.o.v. 2002 niet gewijzigd. Hiermee is een rendement behaald van 7,7%. In 2004 zal de KNRM ook alternatieve beleggingen aan haar portefeuille toevoegen om daarmee risico te beperken en op middellange termijn het rendement te stabiliseren op circa 7% per jaar.

Met inachtneming van het in standhouden van de hoofdsom belegt de KNRM haar vermogen met een gematigd risicoprofiel en een rendementsverwachting op de lange termijn van jaarlijks 7%. Op basis van deze rendementsverwachting is de omvang van het benodigde doelvermogen minimaal € 56 miljoen. Op dit moment bedraagt het doelvermogen € 72,5 miljoen, waarin een risicobudget voor het beleggen in aandelen is gebufferd.

Het gespreid beleggen in vastrentende waarden en wereldwijde aandelen maakt dat de portefeuille op de middellange termijn conjunctuurongevoelig is. De bedoeling is daarmee de hoofdsom op lange termijn te garanderen. Het bewijs hiervoor wordt met onderstaande grafiek van de afgelopen 10 beleggingsjaren geleverd.



#### Redders aan de wal

*De ruim 73.000 donateurs, die bij de KNRM 'Redders aan de wal' worden genoemd, zorgen voor zekerheid in inkomstenbron en tevens voor het maatschappelijke draagvlak van de KNRM.*

*Een fondsenwervende instelling als de KNRM beschouwt verantwoording van de besteding van geschenken gelden als een verplichting. Dit vraagt om een bewust en sober uitgavenpatroon, waarbij de operationele inzetbaarheid de prioriteit moet krijgen, maar ook om een gedegen weergave van de cijfers, die te allen tijde inzichtelijk moeten zijn voor een ieder die daarom vraagt.*

*Daar waar het gaat om erfenissen, legaten en schenkingen bij leven staat de KNRM op het standpunt dat schenkers en/of nabestaanden van schenkers oprechte aandacht en betrokkenheid van de Redding Maatschappij mogen verwachten.*

Deze opsomming van cijfers geeft niet alleen aan dat de KNRM werkt volgens de aanbevelingen van de VFI, maar laat tevens zien dat het vermogen van de KNRM een functie heeft.

In dat licht is de KNRM van mening dat haar financiële reserves weliswaar aanzienlijk, maar niet buiten proporties zijn. Sterker nog: fondsenwerving is de basis, maar reserves zijn voor een gedegen financieel beleid een voorwaarde voor het realiseren van lange-termijndoelstellingen.

Verantwoorde risico's nemen: het is waar de reddingbootbemanningen van de KNRM op worden getraind. De beleidsmakers van de KNRM treden wat dat betreft graag in hun voetsporen...

## Koers vast, vaart minderen...



Foto: KNRM Urk

KNRM staat voor professionele hulpverlening, uitgevoerd door vrijwilligers met modern materieel met een geborgde kwaliteit.

Gericht op 2010 wil de KNRM de volgende plannen realiseren:

- Standaardisatie reddingboten naar 4 typen rigid inflatable boats (RIB)
- Invullen van de witte vlekken in de dekking van het SAR A1 gebied
  - Randmeren
  - Zeeuwse stromen
- Kusthulpverlening verbeteren in materieel en opleidingen
- In rampenbestrijding kan de KNRM een rol spelen. Hoe die rol wordt ingevuld zal in overleg met de partners in de hulpverlening besproken en beoefend worden.
- Kwaliteitsverbetering in voorbereiding en uitvoering van alle taken staat voorop.

De koers is duidelijk, maar de snelheid waarmee in de laatste 15 jaar vernieuwingen werden gerealiseerd zal in de komende jaren minder zijn. Aan het huidige vlootplan zijn financiële verplichtingen en consequenties verbonden, die gedragen kunnen worden met de bestaande inkomsten en reserves. Uitbreiding van taakvelden en werkgebieden zullen getoetst moeten worden op financiële haalbaarheid op lange termijn.

De snelle groei in de laatste 15 jaar heeft geleid tot grote veranderingen in de

organisatiestructuur en de werklust bij vrijwilligers en beroeps. Alvorens tal van nieuwe ontwikkelingen te starten zal eerst gewerkt worden aan verdere kwaliteitsverbetering in voorbereiding en uitvoering van alles wat met het reddingwerk op zee te

maken heeft. Vrijwilligers en beroepskrachten van de KNRM hebben daar flink de schouders onder gezet.

Met de steun van ruim 73.000 donateurs en vele supporters ziet de KNRM de toekomst vol vertrouwen tegemoet.



Foto: Jan de Koning

# Geconsolideerde

# jaarrekening 2003

## Accountantsverklaring

### Opdracht

Wij hebben de geconsolideerde jaarrekening 2003 van de Stichting Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij te IJmuiden gecontroleerd. De jaarrekening is opgesteld onder verantwoordelijkheid van het bestuur van de stichting. Het is onze verantwoordelijkheid een accountantsverklaring inzake de jaarrekening te verstrekken.

### Werkzaamheden

Onze controle is verricht overeenkomstig algemeen aanvaarde richtlijnen met betrekking tot controle-opdrachten. Volgens deze richtlijnen dient onze controle zodanig te worden gepland en uitgevoerd, dat een redelijke mate van zekerheid wordt verkregen dat de jaarrekening geen onjuistheden van materieel-belang bevat. Een controle omvat onder meer een onderzoek door middel van deelwaarnemingen van informatie ter onderbouwing van de bedragen en de toelichtingen in de jaarrekening. Tevens omvat een controle een beoordeling van de grondslagen voor financiële verslaggeving die bij het opmaken van de jaarrekening zijn toegepast en van belangrijke schattingen die het bestuur van de stichting daarbij heeft gemaakt, alsmede een evaluatie van het algehele beeld van de jaarrekening. Wij zijn van mening dat onze controle een deugdelijke grondslag vormt voor ons oordeel.

### Oordeel

Wij zijn van oordeel dat de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de grootte en de samenstelling van het vermogen op 31 december 2003 en van het resultaat over 2003 in overeenstemming met algemeen aanvaarde grondslagen voor financiële verslaggeving en voorts conform de Richtlijn Fondsenwervende Instellingen.

Amstelveen, 14 april 2004  
KPMG Accountants NV



**Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij**

# Inhoudsopgave

<b>Accountantsverklaring</b>	<b>23</b>
<b>Geconsolideerde Balans</b>	<b>25</b>
<b>Geconsolideerde Exploitatierkening</b>	<b>25</b>
<b>Verdeling uitvoeringskosten naar bestemming</b>	<b>26</b>
<b>Toelichting Algemeen</b>	<b>26</b>
<b>Toelichting Balans</b>	<b>27</b>
<b>Toelichting Exploitatierkening</b>	<b>29</b>
<b>Toelichting Uitvoeringskosten</b>	<b>31</b>

## **BIJLAGEN:**

### **1. Overzicht activa per station**





## Geconsolideerde balans Per 31 december

### (NA RESULTAAT-BESTEMMING)

(alle bedragen x € 1.000)

ACTIVA	2003	2002	PASSIVA	2003	2002
<b>MATERIËLE VASTE ACTIVA</b>			<b>VRIJ BESTEEDBAAR VERMOGEN</b>		
Activa t.b.v. de doelstelling	6.114	5.135	Continuïteitsreserve	8.208	6.978
Activa t.b.v. de bedrijfsvoering	3.265	3.319	Doelvermogen	72.469	73.083
	<u>9.379</u>	<u>8.454</u>		<u>80.677</u>	<u>80.061</u>
<b>FINANCIËLE VASTE ACTIVA</b>			<b>VASTGELEGD VERMOGEN</b>		
Leningen	20	21	Investeringsfonds reddingboten	5.876	6.623
			Fondsen op naam	5.601	6.135
<b>BELEGGINGEN</b>	<b>90.119</b>	<b>89.014</b>	Fonds activa doelstelling	6.114	5.135
			Fonds activa bedrijfsvoering	3.265	3.319
<b>WINKELVOORRAAD</b>	<b>298</b>	<b>312</b>	Kapitalen bezwaard met vruchtgebruik en nog niet afgewerkte nalatenschappen	P.M.	P.M.
				<u>20.856</u>	<u>21.212</u>
<b>VORDERINGEN</b>			<b>VOORZIENINGEN</b>		
Voorschotten stations en personeel	320	283	Voorziening ingegane pensioenen	755	0
Overige vorderingen	1.596	2.041	Voorziening groot onderhoud reddingboten	0	180
	<u>1.916</u>	<u>2.324</u>	Voorziening arbeidsongeschiktheidsrisico's	0	218
				<u>755</u>	<u>398</u>
<b>LIQUIDE MIDDELEN</b>			<b>SCHULDEN</b>		
Kas-, bank- en girorekeningen	<u>1.101</u>	<u>1.975</u>	Kortlopende schulden	<u>545</u>	<u>429</u>
<b>TOTAAL</b>	<b><u>102.833</u></b>	<b><u>102.100</u></b>	<b>TOTAAL</b>	<b><u>102.833</u></b>	<b><u>102.100</u></b>

## Geconsolideerde exploitatierekening

(alle bedragen x € 1.000)

FONDSENWERVING	Begroting 2004	Werkelijk 2003	Begroot 2003	Werkelijk 2002
<b>BATEN EIGEN FONDSENWERVING</b>				
Jaarlijkse bijdragen	1.400	1.339	1.350	1.331
Scheepsbijdragen en bijzondere donaties	250	312	250	168
Giften o.a. naar aanleiding van acties	600	1.029	500	1.177
Periodieke schenkingen	200	185	200	473
Bunkerbootjes	50	54	50	47
Bijdragen fondsen en nalatenschappen	4.200	3.374	4.000	6.202
	<u>6.700</u>	<u>6.293</u>	<u>6.350</u>	<u>9.398</u>
<b>KOSTEN UIT EIGEN FONDSENWERVING</b>				
(In-)directe verwervingskosten	560	523	450	401
Uitvoeringskosten	200	191	320	204
	<u>760</u>	<u>714</u>	<u>770</u>	<u>605</u>
<b>KOSTEN ALS PERCENTAGE VAN BATEN UIT EIGEN FONDSENWERVING</b>				
	<u>11.34%</u>	<u>11.35%</u>	<u>12.13%</u>	<u>6.44%</u>
<b>RESULTAAT VERKOOP ARTIKELEN</b>				
Brutowinst	160	143	150	167
Verkoop- en uitvoeringskosten	90	97	60	115
	<u>70</u>	<u>46</u>	<u>90</u>	<u>52</u>
<b>BESCHIKBAAR UIT FONDSENWERVING</b>	<b>6.010</b>	<b>5.625</b>	<b>5.670</b>	<b>8.845</b>
<b>RESULTAAT BELEGGINGEN</b>	<b>3.400</b>	<b>5.511</b>	<b>4.000</b>	<b>-15.581</b>
<b>OVERIGE BATEN EN LASTEN</b>	<b>200</b>	<b>158</b>	<b>200</b>	<b>90</b>
<b>TOTAAL BESCHIKBAAR DOELSTELLING</b>	<b>9.610</b>	<b>11.294</b>	<b>9.870</b>	<b>-6.646</b>
<b>BESTEDINGEN</b>				
Nieuwbouw en modificatie boten en trucks	1.700	2.159	2.750	2.775
Exploitatie reddingboten, materieel en stations	5.800	5.860	6.620	6.143
Kosten beroepsredders en vrijwilligers	1.375	1.650	1.350	1.282
Radio Medische Dienst	100	129	75	105
Preventie en voorlichting	130	141	150	177
Bedrijfsvoering	1.000	1.095	1.150	962
	<u>10.105</u>	<u>11.034</u>	<u>12.095</u>	<u>11.444</u>
<b>TOTAAL BESTEED AAN DOELSTELLING</b>	<b>10.105</b>	<b>11.034</b>	<b>12.095</b>	<b>11.444</b>
<b>NETTO RESULTAAT</b>	<b><u>-495</u></b>	<b><u>260</u></b>	<b><u>-2.225</u></b>	<b><u>-18.090</u></b>

## Verdeling uitvoeringskosten naar bestemming

(alle bedragen x € 1.000)

### REDDING & HULPVERLENING

	Expl.stations	Redders	RMD	Bedrijfs-voering	Preventie & voorlichting	Fondsen-werving	Verkoop goederen	TOTAAL 2003	BEGROTING 2003	TOTAAL 2002
Salarissen/Soc.lasten	921	491	41	509	67	98	51	2.178	2.200	2.153
Pensioenlasten	436	653	10	286	18	29	18	1.448	600	458
Opleidingen	23	273		6	2	1		305	350	403
Reis- en verblijfkosten	177	5	2	25	13	3	2	227	240	260
Overige personeelskosten	28			60				88	90	102
Exploitatiekstn kantoor	196		8	110	16	32	8	370	500	554
Overige algemene kosten	178		7	99	14	28	7	333	300	321
<b>TOTALE UITVOERINGSKOSTEN</b>	<b>1.959</b>	<b>1.422</b>	<b>68</b>	<b>1.095</b>	<b>130</b>	<b>191</b>	<b>86</b>	<b>4.949</b>	<b>4.280</b>	<b>4.251</b>

Mogelijke toedeling kosten bedrijfsvoering

622	274	25		50	100	25	1.095
-----	-----	----	--	----	-----	----	-------

Gemidd. FTE's	:	51.2	51.4
Bezoldiging bestuurders	:	geen	geen
Leningen, voorschotten aan bestuurders	:	geen	geen

## Toelichting Algemeen

Alle bedragen x € 1.000.

### RICHTLIJN VERSLAGGEVING FONDSSENWERVENDE INSTELLINGEN

Het verslag is ingericht volgens "Richtlijn 650 Fondsenwervende Instellingen". Doel van deze richtlijn is inzicht te geven in de kosten van de organisatie en besteding van de gelden in relatie tot het doel waarvoor die fondsen bijeengebracht zijn. Deze inrichting is tevens één van de voorwaarden voor het verkrijgen van de CBF-Keur. Dit is een keurmerk dat door het Centraal Bureau Fondsenwerving wordt verleend aan fondsenwervende instellingen die voldoen aan de gestelde eisen, vastgelegd in het Reglement CBF-Keur. In 1998 heeft de Stichting Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij dit keurmerk verworven en na hertoetsing in 2003 is gebleken dat wij nog immer voldoen aan de gestelde keurmerkcriteria.

### CONSOLIDATIE

In de consolidatie zijn opgenomen: Stichting Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (inclusief haar Fondsen op naam) en de Exploitatiestichting ten behoeve van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij, beide gevestigd te IJmuiden.

### STELSELWIJZIGING

Met ingang van 2003 is de indeling van het vermogen gewijzigd naar aanleiding van de VFI-richtlijn "Reserves Goede Doelen". Het vrij besteedbaar vermogen bestaat vanaf 2003 uit een continuïteitsreserve en een post doelvermogen. Als gevolg van deze stelselwijziging is de reserve waardeverschillen aandelen komen te vervallen. De vergelijkende cijfers over 2002 zijn aangepast aan deze stelselwijziging.

### WAARDERINGSGRONDSLAGEN

Voor zover niet anders is vermeld, zijn activa en passiva voor de nominale waarden opgenomen. De verdeling van uitvoeringskosten naar bestemming is gebaseerd op daadwerkelijke kosten.

### MATERIËLE VASTE ACTIVA

De materiële vaste activa worden gewaardeerd op verkrijgingsprijs onder aftrek van op de economische levensduur gebaseerde afschrijvingen. De afschrijvingspercentages bedragen:

Rijdend materieel, Havenfaciliteiten en Auto's	20.0 %
Boothuizen, Bergplaatsen, Werkplaats- en kantoorinventaris	10.0 %
Kantoorgebouw	2.5 %

### EFFECTEN

De effecten worden gewaardeerd tegen beurswaarden per 31 december.

### ONROEREND GOED

Het onroerend goed in verhuurde staat verkregen uit nalatenschappen wordt gewaardeerd tegen de getaxeerde verkoopwaarde in verhuurde staat.

### VOORRADEN

De voorraden worden gewaardeerd tegen vaste verrekenprijzen.

### VOORZIENING INGEVANE PENSIOENEN

Voor toekomstige aanspraken op toegezegde indexaties van reeds ingevane pensioenen is per 31 december 2003 een voorziening gevormd, uitgaande van een levensverwachting van 15 jaar na de pensioendatum en een rekenrente van 4%.

### GRONDSLAGEN VOOR DE RESULTAAT-BEPALING

Baten en lasten worden toegerekend aan het jaar waarop ze betrekking hebben.

### NALATENSCHAPPEN

De nalatenschappen worden opgenomen in het boekjaar waarin de omvang van de nalatenschap betrouwbaar kan worden vastgesteld. Voorschotten worden verantwoord in het boekjaar waarin zij worden ontvangen.

### KOSTEN BEDRIJFSVOERING

De kostencomponenten die onderdeel uitmaken van de Uitvoeringskosten worden per persoon geregistreerd, waarbij elk personeelslid tot één van de zeven kostendragers behoort, zoals deze ook de onderverdeling vormen van de bestedingen t.b.v. de doelstelling en bestedingen t.b.v. de bedrijfsvoering. Zijn kosten niet direct aan een persoon toe te rekenen (exploitatiekosten kantoor en overige algemene kosten), dan is het aantal personen in de kostendrager, als percentage van het totaal aantal werknemers, toegepast als deelfactor op het totaal van deze kostensoort. Volgens dezelfde verdeelsleutel zijn de uitvoeringskosten van de bedrijfsvoering in een extra regel in de verdeling uitvoeringskosten naar bestemming ten laste gebracht van de doelstellingen redding & hulpverlening, preventie & voorlichting en fondsenwerving (inclusief verkoop goederen). Deze verdeling is verder - in afwijking van Richtlijn 650 artikel 422 - niet in de exploitatierekening doorgevoerd, om de inzichtelijkheid van de bedrijfsvoeringskosten in de exploitatierekening te waarborgen.

## Toelichting geconsolideerde balans

(alle bedragen x € 1.000)

### Materiële vaste activa

ACTIVA T.B.V. DE DOELSTELLING	Aanschafwaarde	Afschrijving t/m 2002	Afschrijving 2003	Boekwaarde 31-12-2003
Reddingboten	1	0	0	1
Boothuizen en bergplaatsen	3.845	1.143	382	2.320
Rijdend materieel	2.610	533	307	1.770
Havenfaciliteiten	884	468	124	292
Activa in aanbouw	1.731	0	0	1.731
	<b>9.071</b>	<b>2.144</b>	<b>813</b>	<b>6.114</b>

De boekwaarde van reddingboten, alle eigendom van de KNRM, bedraagt onveranderd € 1.000, aangezien de investeringen in het jaar van aanschaf direct als kosten worden geboekt. Gezamenlijke activa t.b.v. doelstelling zijn per 31 december 2003 verzekerd voor € 42 miljoen.

ACTIVA T.B.V. BEDRIJFSVOERING	Aanschafwaarde	Afschrijving t/m 2002	Afschrijving 2003	Boekwaarde 31-12-2003
Grond IJmuiden	314	0	0	314
Kantoor en werkplaats	3.301	477	83	2.741
Auto's	389	249	50	90
Inventaris kantoor	250	200	25	25
Inventaris werkplaats	148	118	15	15
Activa in aanbouw	80	0	0	80
	<b>4.482</b>	<b>1.044</b>	<b>173</b>	<b>3.265</b>

### Financiële vaste activa

LENINGEN	2003	2002
Hypothecaire geldleningen uit nalatenschappen verkregen	<b>20</b>	<b>21</b>

### Beleggingen

De beurswaarde van de portefeuille bedraagt ultimo 2003 € 89,87 miljoen	2003	2003	2002	2002
	€	%	€	%
Aandelen	47.219	52.40	40.011	44.95
Obligaties	42.650	47.33	48.743	54.76
Onroerend goed (uit nalatenschappen)	250	0.28	260	0.29
	<b>90.119</b>	<b>100.00</b>	<b>89.014</b>	<b>100.00</b>

Het verloop van de afzonderlijke posten kan als volgt worden toegelicht:

	2003	2002
<b>Aandelen</b>		
Saldo per 1 januari	40.011	56.636
Aankopen	20.864	26.379
Verkopen	-16.384	-22.528
Koersresultaat	2.728	-20.476
<b>Saldo per 31 december</b>	<b>47.219</b>	<b>40.011</b>
<b>Obligaties</b>		
Saldo per 1 januari	48.743	53.010
Aankopen	107.269	45.716
Verkopen	-113.432	-51.650
Koersresultaat	70	1.667
<b>Saldo per 31 december</b>	<b>42.650</b>	<b>48.743</b>
<b>Onroerend goed (uit nalatenschappen)</b>		
Saldo per 1 januari	260	287
Verkregen uit nalatenschappen	4	0
Verkopen	-14	-27
<b>Saldo per 31 december</b>	<b>250</b>	<b>260</b>

Het rendement op de beleggingsportefeuille over 2003 bedraagt 7,7% en bestaat uit de volgende componenten:

	Dividend/ coupons/ interest	Gerealiseerd koersresultaat incl. valutaverschillen	Ongerealiseerd koersresultaat	Totaal
Aandelen	1.218	361	2.367	3.946
Obligaties	1.858	275	-205	1.928
Liquide middelen	51	-56	0	-5
	<b>3.127</b>	<b>580</b>	<b>2.162</b>	<b>5.869</b>

## Voorraden

De voorraden betreffen de voor de reddingwinkel bestemde verkoopartikelen.

## Vorderingen

VOORSCHOTTEN OP STATIONS EN PERSONEEL	2003	2002
Voorschotten en kassen stations		
Voorschotten personeel inzake reiskosten, computerproject etc.	281	249
	39	34
	<u>320</u>	<u>283</u>
OVERIGE VORDERINGEN		
Dividentbelasting	305	248
Omzetbelasting	63	183
Couponrente	982	1.325
Overige vorderingen	246	285
	<u>1.596</u>	<u>2.041</u>

## Liquide middelen

	2003	2002
Kas	3	3
Banken	490	956
Saldi beleggingsrekeningen	605	1.009
Vreemde valuta	3	7
	<u>1.101</u>	<u>1.975</u>

## Vrij besteedbaar vermogen

### CONTINUÏTEITSRESERVE

De continuïteitsreserve is opgenomen om de risico's op korte termijn af te dekken. Volgens de VFI-richtlijn "Reserves Goede Doelen" kan hiervoor een reserve worden aangehouden van maximaal 1,5 maal de jaarlijkse kosten van de werkorganisatie. Ultimo 2003 bedraagt de continuïteitsreserve 150% van het totaal van uitvoeringskosten en de uitgaven ten behoeve van de fondsenwerving.

	2003	2002
Saldo per 1 januari	6.978	7.750
Dotatie t.l.v./vrijval t.g.v. doelvermogen	1.230	-772
Saldo per 31 december	<u>8.208</u>	<u>6.978</u>

### DOELVERMOGEN

Het doelvermogen is opgenomen om de continuïteit van de KNRM structureel te kunnen waarborgen. De baten uit fondsenwerving zijn niet toe-rekend om de door de KNRM gestelde doelstellingen inzake de gered-dencapaciteit en de hiervoor benodigde vloot en vrijwilligers op peil te houden. De meerjarenbegroting laat de komende 10 jaar een jaarlijks begrotingstekort zien van circa € 4 miljoen. Om dit tekort structureel aan te kunnen zuiveren heeft de KNRM een aanvullende inkomstenbron nodig. Deze wordt gevonden in het doelvermogen. Door deze te beleg-gen verwacht de KNRM op lange termijn de benodigde opbrengsten te genereren om de meerjarenbegroting sluitend te maken. Bij een jaarlijk-se behoefte aan € 4 miljoen beleggingsopbrengst moet bij een ver-wacht rendement van 4%, zijnde het rendement op staatsobligaties, beschikt worden over een vermogen van € 100 miljoen. De KNRM beschikt niet over dit doelvermogen daarom heeft zij haar beleggings-beleid aangepast aan de financieringsbehoefte. Met inachtneming van het in standhouden van de hoofdsom belegt de KNRM haar vermogen met een gematigd risicoprofiel en een rendementsverwachting op de lange termijn van jaarlijks 7%. Op basis van deze rendementsverwach-ting is de omvang van het benodigde doelvermogen minimaal € 56 mil-joen. Op dit moment bedraagt het doelvermogen € 72,5 miljoen, waar-in een risicobudget voor het beleggen in aandelen is gebufferd.

Saldo per 1 januari	73.083	95.234
Vrijval t.g.v./dotatie t.l.v. continuïteitsreserve	-1.230	772
Correctie vermogen fondsen op naam 2002	-141	0
Vrijval t.g.v. fonds activa doelstelling	-979	-1.202
Dotatie t.l.v. / vrijval t.g.v. fonds activa bedrijfsvoering	54	-631
Resultaatbestemming	1.682	-21.090
Saldo per 31 december	<u>72.469</u>	<u>73.083</u>

## Vastgelegd vermogen

### INVESTERINGSFONDS REDDINGBOTEN

In het investeringsfonds reddingboten zijn de opbrengsten uit nalatenschappen en schenkingen onder gebracht die een, de Reddingmaatschappij door derden opgelegde, verplichting tot bouw van een boot of boothuis bevatten.

	2003	2002
Saldo per 1 januari	6.623	7.790
Onttrekking	-1.626	-2.334
Toevoeging	879	1.167
	-747	-1.167
Saldo per 31 december	<u>5.876</u>	<u>6.623</u>

### FONDSEN OP NAAM

Onder de fondsen op naam zijn ultimo 2003 opgenomen: Helden der Zeefondsen Prins der Nederlanden, Fonds I.M. de Raath, Fonds De Zeemanspot, Fonds mej. S.P.N. Woff, Fonds W.H. Vermeulen, Thomas Browne Rocquette-fonds, Niemans-Schootemeijer Fonds, Willems-Hendrix Fonds, Willemte Meijer-Lijbrink Fonds, Johannes W.F. en Maria Jansen-Rosier Fonds en Marinus Cornelis Fonds. De Stichting Van Lyndenfonds, Fonds J.M. Hagenaar, Fonds N.N., Fondsen Emile Robin en het legaat wed. D.H. Doeksen-Houtkooper zijn in 2003 opgeheven. De opbrengsten zijn ten goede gekomen aan de KNRM.

	2003	2002
Saldo per 1 januari	6.135	6.023
Correctie vermogen 2002	141	0
Opbrengst beleggingen	281	200
Giften	9	0
Uitkeringen en overige kosten	-965	-88
	-675	112
Saldo per 31 december	<u>5.601</u>	<u>6.135</u>

### FONDS ACTIVA DOELSTELLING

Het vermogen dat is vastgelegd in het kader van de doelstelling betreft de activa ten behoeve van de doelstelling, bestaand uit de reddingboten, de voer- en vaartuigen, pontons, kranen en tankwa-gens, alsmede de boothuizen en bergplaatsen.

	2003	2002
Saldo per 1 januari	5.135	3.933
Dotatie t.l.v. doelvermogen	979	1.202
Saldo per 31 december	<u>6.114</u>	<u>5.135</u>

### FONDS ACTIVA BEDRIJFSVOERING

Het fonds activa bedrijfsvoering betreft dat deel van het vermogen dat is vastgelegd in de activa ten behoeve van de bedrijfsvoering, bestaande uit het hoofdkantoor en de werkplaats, inclusief grond, inventaris en de auto's.

Saldo per 1 januari	3.319	2.688
Vrijval t.g.v. / dotatie t.l.v. doelvermogen	-54	631
Saldo per 31 december	<u>3.265</u>	<u>3.319</u>

### KAPITALEN BEZWAARD MET VRUCHTGEBRUIK

Een berekening van de waarde van legaten en erfenissen bezwaard met vruchtgebruik is in november 2003 samengesteld. Contante waarde bedraagt € 3,1 miljoen. Dit is opgenomen in de balans als een P.M. post.



## Voorzieningen

### VOORZIENING INGEGANE PENSIOENEN

Voor toekomstige aanspraken op toegezegde indexaties van reeds ingegane pensioenen is per 31 december 2003 een voorziening gevormd.

	2003	2002
Saldo per 1 januari	0	0
Dotatie	755	0
Saldo per 31 december	755	0

### VOORZIENING GROOT ONDERHOUD REDDINGBOTEN

De voorziening is per 31 december 2003 vrijgevallen, teneinde aansluiting te behouden met Richtlijn 650.

	2003	2002
Saldo per 1 januari	180	500
Vrijval / dotatie	-180	756
Onttrekking a.g.v. groot onderhoud	0	-1.076
Saldo per 31 december	0	180

### VOORZIENING ARBEIDSONGESCHIKTHEIDSRISICO'S

De voorziening is per 31 december 2003 vrijgevallen, teneinde aansluiting te behouden met Richtlijn 650.

	2003	2002
Saldo per 1 januari	218	195
Vrijval / dotatie	-218	23
Saldo per 31 december	0	218

## Toelichting geconsolideerde exploitatierekening

### Baten uit eigen fondsenwerving

JAARLIJKSE BIJDAGEN	2003		2002	
	Aantal	Bedrag	Aantal	Bedrag
Redders aan de Wal buitenland	1.921	25	1.587	32
Redders aan de Wal binnenland	72.272	1.314	70.946	1.299
	<b>74.193</b>	<b>1.339</b>	<b>72.533</b>	<b>1.331</b>

### GIFTEN, SCHENKINGEN EN NALATENSCHAPPEN

Giften, met bouwverplichting	519	765
Giften, zonder verplichting	510	412
	<b>1.029</b>	<b>1.177</b>
Periodieke schenking, met bouwverplichting	66	402
Periodieke schenking, zonder verplichting	119	71
	<b>185</b>	<b>473</b>
Nalatenschappen met bouwverplichting	294	0
Nalatenschappen, zonder verplichting	3.080	6.202
	<b>3.374</b>	<b>6.202</b>
Giften met bouwverplichting	519	765
Periodieke schenking met bouwverplichting	66	402
Nalatenschappen met bouwverplichting	294	0
Dotatie aan investeringsfonds reddingboten	879	1.167

## Schulden

KORTLOPENDE SCHULDEN	2003	2002
Vooruitontvangen bijdragen	6	7
Vooruitontvangen periodieke schenkingen	4	18
Te betalen belastingen en sociale lasten	63	48
Crediteuren	285	98
Pensioenpremies	15	0
Overige te betalen posten	172	258
	<b>545</b>	<b>429</b>

### Kosten eigen fondsenwerving

(IN-) DIRECTE VERWERVINGSKOSTEN	2003	2002
Publiciteitskosten, mediakosten	206	170
Donateursadministratie, Reddingboot, nieuwsbrief	317	231
Uitvoeringskosten	191	204
	<b>714</b>	<b>605</b>

T.l.v. 2002 is driemaal de Reddingboot verantwoord.  
T.l.v. 2003 zijn vijf verzendingen verantwoord.

### Niet uit de balans blijvende verplichtingen

Voor de komende jaren zijn de volgende contractuele verplichtingen aangegaan:

Bouw 2 reddingboten, type Arie Visser	€ 2,4 miljoen
Bouw 2 reddingboten, type Valentijn	€ 1,2 miljoen
Bouw 4 reddingboten, type Atlantic 75	€ 0,8 miljoen
Bouw boothuis Schiermonnikoog en Ter Heijde	€ 0,64 miljoen
Bouw bootwagens Schiermonnikoog en Ter Heijde	€ 0,18 miljoen

### Resultaat verkoop artikelen

	2003	2002
Opbrengst winkelverkoop	303	314
Kostprijs winkelverkoop	183	173
	120	141
Opbrengst kerstkaartenactie	115	121
Kostprijs kerstkaartenactie	92	95
	23	26
Brutowinst	143	167
Uitvoeringskosten	86	78
Verkoopkosten	11	37
Nettowinst	<b>46</b>	<b>52</b>

Voor het behalen van de netto-omzet wordt de Exploitatiestichting ten behoeve van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij aangemerkt als een onderneming in de zin van de Handelsregisterwet. Conform art. 299A wordt de netto-omzet van de onderneming vermeld.

### Resultaat Beleggingen

	2003	2002
Gerealiseerd koersresultaat	580	-5.662
Ongerealiseerd koersresultaat	2.162	-13.147
Ontvangen coupons	1.858	2.246
Ontvangen dividend	1.218	1.153
Interest	51	43
	<b>5.869</b>	<b>-15.367</b>
Beheer- en bewaarloon	-358	-214
	<b>5.511</b>	<b>-15.581</b>

# Bestedingen

## Nieuwbouw reddingboten en trucks

In 2003 zijn twee reddingboten van het type Valentijn 2000 in dienst gesteld, te weten één op het station Terschelling Paal 8 met de naam Frans Hogewind en één op het station Westkapelle met de naam Uly, alsmede één reddingboot van het type Arie Visser met de naam Koos van Messel op het station IJmuiden.

	<u>2003</u>	<u>2002</u>
R&D reddingboten en trucks	88	182
Modificaties boten	73	259
Nieuwbouw boten	1.998	2.334
	<u><b>2.159</b></u>	<u><b>2.775</b></u>

## Exploitatie reddingboten, materieel en stations

	<u>2003</u>	<u>2002</u>
A. Exploitatie reddingboten	1.174	1.199
B. Exploitatie rijdend materieel	659	449
C. Exploitatie boothuizen en bergplaatsen	768	777
D. Exploitatie reddingstations	2.864	2.962
E. Groot onderhoud reddingboten	395	756
	<u><b>5.860</b></u>	<u><b>6.143</b></u>

A. EXPLOITATIE REDDINGBOTEN		
Reparatie en onderhoud	859	802
Aanschaffingen t.b.v. reddingboten	76	161
Kosten vervoer en stalling derden	4	2
Brandstof en smeermiddelen	235	234
	<u><b>1.174</b></u>	<u><b>1.199</b></u>

B. EXPLOITATIE RIJDEND MATERIEEL		
Aanschaffingen en modificaties	85	88
Reparaties	148	99
Onderhoud	55	109
Brandstof en smeermiddelen	31	27
Belasting en heffingen	-1	2
Assurantielasten	34	44
Afschrijvingen	307	80
	<u><b>659</b></u>	<u><b>449</b></u>

C. EXPLOITATIE BOOTHUIZEN EN BERGPLAATSEN		
Aanschaffingen	45	53
Reparatie en onderhoud	46	78
Energiekosten	110	100
Belastingen en heffingen	26	21
Afschrijving boothuis	382	302
Afschrijving havenfaciliteiten	124	138
Assurantielasten	16	25
Overige kosten	19	60
	<u><b>768</b></u>	<u><b>777</b></u>

D. EXPLOITATIE REDDINGSTATIONS		
Uitvoeringskosten	1.959	1.778
Alarmeringskosten	34	40
Vergaderingen en bijeenkomsten	67	69
Verzekeringen	209	218
Pers.veiligheidsmiddelen	51	265
Aanschaffingen	243	234
Reis- en verblijfkosten	42	39
Telefoonkosten	27	35
PR-kosten	2	4
CIS-project	99	140
Overige kosten	131	140
	<u><b>2.864</b></u>	<u><b>2.962</b></u>

E. GROOT ONDERHOUD REDDINGBOTEN		
Meerjaarlijks onderhoud	575	1.076
Vrijval/onttrekking reservering	-180	-320
	<u><b>395</b></u>	<u><b>756</b></u>

## Kosten beroepsredders en vrijwilligers

	<u>2003</u>	<u>2002</u>
Uitvoeringskosten en opleidingen		
t.b.v. beroepsredders en vrijwilligers	273	375
Overige uitvoeringskosten		
t.b.v. beroepsredders	1.149	658
Vrijwilligersvergoedingen	228	249
	<u><b>1.650</b></u>	<u><b>1.282</b></u>

## Radio Medische Dienst

Uitvoeringskosten	68	63
Vergoedingen artsen	18	8
Vergoeding telefoonkosten	4	5
Computer- en communicatiekosten	35	24
Overige kosten	4	5
	<u><b>129</b></u>	<u><b>105</b></u>

## Preventie en voorlichting

Uitvoeringskosten	130	133
Overige algemene kosten	11	44
	<u><b>141</b></u>	<u><b>177</b></u>

## Bedrijfsvoering

Salarissen incl. sociale lasten	509	480
Pensioenlasten	287	102
Opleidingen	6	20
Reis en verblijfkosten	24	17
Overige personeelskosten	60	83
Exploitatiekosten kantoor	110	164
Overige algemene kosten	99	96
	<u><b>1.095</b></u>	<u><b>962</b></u>



## Resultaatbestemming

Ten gunste van / ten laste van het Doelvermogen	1.682	-21.090
Ten laste van / ten gunste van het Investeringsfonds reddingboten	-747	2.888
Vrijval / dotatie van de Fondsen op naam	-675	112
	<b>260</b>	<b>-18.090</b>

## Personeelskosten

Conform algemene richtlijnen van de Raad voor de Jaarverslaggeving dient de bezolding van bestuurders en directie te worden verantwoord. Het gemiddelde is de resultante van de som van bruto-salarissen inclusief vakantiegeld, gedeeld door het aantal fte. Voorts is voor het beroepspersoneel een premievrije pensioenregeling afgesloten, die opbouwt tot 70% van het eindloon.

	<u>Aantal fte.</u>	<u>Gemiddeld</u>
Directie	2	72
Personeel	49	38

## Toelichting uitvoeringskosten

### Exploitatie kantoor

	<u>2003</u>	<u>2002</u>
Onderhoud hoofdkantoor	1	7
Gas/water/electra hoofdkantoor	36	24
Beveiligingskosten hoofdkantoor	2	4
Belasting&heffingen hoofdkantoor	5	5
Verzekering kantoor	5	9
Afschrijvingskosten hoofdkantoor	83	76
Overige kosten huisvesting	58	63
Aanschaffing kantoorinventaris	42	144
Onderhoud/reparatie kantoorinvent.	17	50
Afschrijvingskosten kantoorinvent.	25	18
Kantoorbehoeften	16	15
Drukwerk	9	14
Abonnementen & contributies	24	42
Overige kosten kantoor	22	73
Kantoorhuur	25	10
	<b>370</b>	<b>554</b>

### Overige algemene kosten

	<u>2003</u>	<u>2002</u>
Portikosten	34	44
Telefoonkosten	123	124
Accountantskosten	54	45
Advieskosten	34	34
Bestuurskosten	8	4
Conferentiekosten	21	20
Assurantielkosten bedrijfsvoering	4	5
Schoonmaakkosten	35	30
Kantinekosten	13	12
Overige kosten	7	3
	<b>333</b>	<b>321</b>



Foto: Wassel Agterhof



Koninklijke Nederlandse  
Redding Maatschappij

Postbus 434  
1970 AK IJmuiden

telefoon 0255 548454  
fax 0255 522572

[info@knrm.nl](mailto:info@knrm.nl)  
[www.knrm.nl](http://www.knrm.nl)

Postbank 26363

