

00.01

00.02

00.03

00.04

00.05

00.06

00.07

00.08

00.09

00.10

minuten

C. 52-35.5N 003-56.0E D. 52-38.0N 003-

E. 52-34.0N 003-44.5E F. 52-40.5N 003-

G. 52-49.0N 003-48.5E H. 52-57.0N 003-

GEO PACIFIC IS TOWING 6 STEEL CABLES OF

A WIDE BERTH OF AT

**Jaarverslag 2004**

# Inhoudsopgave

- |    |   |    |                                   |
|----|---|----|-----------------------------------|
| 01 | Doelstelling Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij   | 24 | Financiële Commissie              |
| 03 | Missie en Visie   | 25 | Managementverslag                 |
| 04 | Redding bij zware storm                                     | 29 | Medewerkersverslag                |
| 07 | Voorwoord   | 30 | Operationeel verslag              |
| 09 | Samenvatting 2004   | 31 | Operationeel resultaat in 2004    |
| 10 | Profiel van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij | 32 | Radio Medische Dienst verslag     |
| 14 | Reddingen en hulpverleningen 2004                           | 34 | Reddingstations en -materieel     |
| 18 | Resultaat doelstellingen en strategie in 2004               | 36 | Materieelverslag                  |
| 19 | Bestuursverslag   | 38 | Fondsenwerving en communicatie    |
| 22 | Bestuurssamenstelling                                       | 41 | Jaarrekening 2004                 |
|    |   | 44 | Geconsolideerde jaarrekening 2004 |

IN AN AREA SW OF TSS OFF TEXEL

A. 52-57.5N 003-52.5E B. 52-44.0N 004-14.5E

C. 52-30.5N 003-06.0E D. 52-36.0N 003-32.5E

E. 52-34.0N 003-44.5E F. 52-40.5N 003-34.0E

G. 52-49.0N 003-33.5E H. 52-57.0N 003-33.5E

GEO PACIFIC IS TOWING 6 STEEL CABLES OF 3 NM IN LENGTH AND REQUESTS A WIDE BERTH OF AT LEAST 3. CONTACT ON VHF 13 AND 16



# Doelstelling Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij

*“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”.*

**Beschermvrouwe:**  
Hare Majesteit de Koningin

Het beleid op het gebied van de operationele inzetbaarheid van materieel, personeel en financiën is gestoeld op drie uitgangspunten:

- 1 **kosteloze hulpverlening**
- 2 **uitgevoerd door vrijwillige bemanningsleden**
- 3 **gefinancierd uit vrijwillige bijdragen**

De praktische uitwerking van de doelstelling – mensen redden – is de kerntaak van de KNRM, maar binnen de organisatie van de Redding Maatschappij gebeurt meer dan alleen het beantwoorden van noodsignalen. Dit jaarverslag beoogt uitleg en verantwoording te geven van het gevoerde beleid.





ZCZC PA22

NAVIGATIONAL WARNING NR22 160730UTC JAN

SEISMIC SURVEY IN PROGRESS BY GEO PACIFIC/LAMR5

IN AN AREA SW OF TSS OFF TEXEL

A. 52-57.5N 003-52.5E B. 52-44.0N 004-14.5E

C. 52-35.5N 003-56.0E D. 52-38.0N 003-52.5E

E. 52-04.0N 003-44.5E F. 52-40.5N 003-34.0E

G. 52-49.0N 003-33.5E H. 52-57.0N 003-30.5E

GEO PACIFIC IS TOWING 6 STEEL CABLES OF 3 NM IN  
LENGTH AND REQUESTS A WIDE BERTH OF AT LEAST 3.5 NM  
CONTACT ON VHF 13 AND 16

NNNN

# Missie en Visie

## Missie

*Mensen redden. Snel, professioneel en kosteloos.*

## Visie

*De KNRM is de erkende hulpverlener op zee en in het werkgebied van de Nederlandse kustwacht. Redden en helpen op het water kent een professionele voorbereiding. De uitvoering sluit aan op de hulpverleningsketen op het land. Kwaliteit van mensen en materieel is van hoog niveau.*

## Kernbegrippen

- Het vrijwilligerskarakter van de KNRM vereist erkenning van de belangeloze en moedige inzet van vrijwillige reddingbootbemanningen.
- De onafhankelijkheid van de KNRM waarborgt snelle besluitvorming, die past bij de directe beschikbaarheid van reddingboten en mensen, onder alle weersomstandigheden, op elk moment van de dag.
- Het vertrouwen en de waardering van het publiek en de donateurs zijn essentieel voor een stevig en noodzakelijk maatschappelijk draagvlak.
- Redden op het water vraagt om de hoogste staat van paraatheid, kwaliteit van mensen en materieel.
- Reddingboten en –materieel zijn innovatief en van hoogwaardige kwaliteit.
- Fondsenwerving is noodzakelijk, heeft een ingetogen karakter en is gericht op persoonlijke aandacht en contact.

## Gewonde visserman opgehaald

Stellendam-buiten – 19 januari 2004

Wind: W 6

Uit het verslag van schipper E. Rodenhuis:

*Opgepiept om ongeveer 17.00 uur voor een bemanningslid van de OD 8. De man had klem gezeten en was daarbij gewond geraakt. In het bemanningsverblijf gewacht op een vervangend bemanningslid voor de kotter en op de vader van de gewonde. Rond 17.30 uur uitgevaren. Bij de kotter aangekomen twee opstappers en de vervangende visserman overgezet. De gewonde bleek niet meer in staat om te lopen en hij had te veel pijn om gedragen te worden. Daarom een*

*brancard overgezet en de man klaargemaakt voor transport. Iedereen weer aan boord genomen en teruggekeerd naar Stellendam. Onderweg een ambulance besteld, omdat de situatie van de man daar aanleiding toe gaf. Om 19.00 uur terug in de haven, waarna de jongeman door het ambulancepersoneel werd overgenomen. Later bleek dat hij zijn kaak op drie plekken had gebroken, evenals vier ribben. Na gebunkerd te hebben om 19.30 uur weer stand-by.*

19 - 01 - 2004

# Redding bij zware storm

23 juni 2004

Wind: ZW 9-10

Op woensdag 23 juni 2004 werd Nederland geteisterd door een extreme zomerstorm. De Kustwacht gaf vroegtijdig een weeralarm en dat miste zijn uitwerking niet. Voordat het onweer losbarstte, kozen veel zeevarenden het zekere voor het onzekere en liepen tijdig een haven aan. De bemanning van het 18 meter lange Poolse zeiljacht Dar Natyry, onderweg naar Amsterdam, onderschatte de weersverwachting en bleef op zee. Dat leidde tot de alarmering van vijf reddingstations van de KNRM.

Nadat eerst een aantal zeilen door de aanwakkerende wind kapot werden gescheurd, begaf ook de motor van de Dar Natyry het. Het zeilschip, met acht volwassenen en twee kinderen aan boord, werd hierdoor een speelbal van de zes tot zeven meter hoge golven. Toen het schip om 17.15 uur alarm sloeg, had de storm haar hoogtepunt bereikt. In de buien werd een dikke 10 Beaufort gemeten. Het Kustwachtcentrum alarmeerde de reddingboten van Egmond aan Zee en Den Helder. Ook de Kustwachtsleepboot Waker werd naar de opgegeven positie gedirigeerd.

Op de reddingboot Adriaan Hendrik van Egmond aan Zee werd nog voor de lancering alles stormvast gezet. Ook de persoonlijke veiligheidsmiddelen van schipper Niels Zwart en zijn drie bemanningsleden werden uitvoerig gecontroleerd. Toen alles in orde bleek, werd de reddingboot de branding ingereeden en gelanceerd. In de branding kreeg de Adriaan Hendrik zware brekers te verwerken, maar boot en bemanning hielden zich goed. Eenmaal buiten de banken kon koers worden gezet richting de in nood verkerende Polen. Met de zee achter in wist de Adriaan Hendrik een snelheid te bereiken van 20-25 knopen.

De Dorus Rijkers was om 17.45 uur uit Den Helder vertrokken. De Heldenaren, onder leiding van schipper Coen Bot, moesten via het Schulpengat naar zee en kregen op de heenreis de

hoge zee op de kop. Na een zware reis van ruim twee uur arriveerde de Dorus Rijkers bij de Dar Natyry. De Adriaan Hendrik lag toen al geruime tijd op enkele meters van het jacht, maar schipper Zwart achtte het niet verantwoord om het schip onder de heersende omstandigheden op sleep te nemen. En dus werd de grotere Dorus Rijkers afgewacht. Gedurende die tijd zorgde de Waker voor wat lij aan de Dar Natyry, wat de omstandigheden aan boord van het jacht ietwat verbeterde.

Na de lancering van de Adriaan Hendrik was de bootwagen van het reddingstation Egmond in de branding in problemen geraakt. Als gevolg van de zware zeeën en de gierende stroming liepen de rupsbanden van de bootwagen. Met assistentie van snel te hulp geroepen zwaar materieel werd de bootwagen het strand op getrokken en daar ter plekke gerepareerd. Nog voordat de Adriaan Hendrik terugkeerde van zee, was de bootwagen weer operationeel.

Bij aankomst werd door de achtkoppige bemanning van de Dorus Rijkers direct gepoogd een sleepverbinding tot stand te brengen. Na ruim twintig minuten manoeuvreren slaagden zij hierin en zette de Dorus Rijkers koers richting thuishaven. De Adriaan Hendrik behoefde niet langer stand-by te blijven en ving daarom de terugreis aan. De vier Egmonders kregen daarbij de volle laag; de reddingboot zat meer onder dan boven water. Op het strand van Egmond werden intussen de voorbereidingen getroffen voor de terugkomst van de Adriaan Hendrik. De hulpverleningstruck koos pal onder de vuurtoren positie op het duin om zodoende een lichtenlijn te creëren voor de reddingbootbemanning. Mede hierdoor wist schipper Zwart de Adriaan Hendrik op precies de goede plaats op het strand te zetten. Op het strand namen de vier bemanningsleden de complimenten in ontvangst van de toegestroomde dorpelingen. Bij het passeren van de strandopgang kregen de redders zelfs een spontaan applaus van het publiek. Het was inmiddels 22.30 uur.

'KNRM bedankt'

Dear Rescue Crew of Den Helder,

I am/was a member of polish yacht "Dar Natyry". The one you rescued on the 23rd of June 2004. I was browsing KNRM's webpage when I noticed that there is still a lot of information about this accident. Everytime I read it and look through all the photos, the thoughts from that evening come to my mind. It is unforgettable, how much effort you put to help us at sea as well as on land afterwards, where you provided us place to sleep, to dry our clothes and many, many other things. I would

like to thank you once more for that. I appreciate the fact that you took care of us almost every day when we stayed for a couple of days in order to repair the yacht. I hope I could visit you in an upcoming occasion... Will see where I sail this year.

Good luck!

Your sincerely,  
Adam Bartusiak

23 - 06 - 2004



De Dorus Rijkers zat toen nog op zee. De sleep was voor spoedig verlopen, maar de achterin komende zee, met nu en dan een breker, maakte het een hachelijke tocht. Bij het aanlopen van het Schulpengat bij Den Helder brak de sleeptros. Geen prettige positie tussen de branding op de kust en de zware brekers van de Noorderhaaks. Binnen tien minuten wist de bemanning van de Dorus Rijkers de verbinding opnieuw tot stand te brengen. Een knap staaltje werk onder heersende omstandigheden. Vervolgens verzocht schipper Bot om assistentie van de reddingboot Gul van Callantsoog. De kleine reddingboot Gul moest bij het aanlopen van de haven als stuurboot fungeren. Om 23.00 uur meerde de Dorus Rijkers de Dar Naty af in de marinejachthaven.

Voor de opvang van de tien Poolse geredden was intussen het Rode Kruis, afdeling Den Helder ingeschakeld. Het Rode Kruis zorgde voor stretchers en beddengoed en richtte het KNRM-boothuis in als onderkomen voor de nacht. Ook werd er voor een goede maaltijd gezorgd. Zowel geredden als redders lieten zich dat na de urenlange ontberingen goed smaken. Vermoeid, maar zeer voldaan over de goede afloop, keerde de bemanning 's nachts huiswaarts.

De tien Polen genoten een goede nachtrust in het redding-boothuis en vervolgden daags er na per trein de reis naar Amsterdam.

De reddingstations Den Helder en Egmond aan Zee ontvingen voor deze actie een tevredenheidsbetuiging van het bestuur van de KNRM.

Deze reddingsactie is een goed voorbeeld van snelle inzet van gemotiveerde vrijwilligers. Belangeloos en professioneel. In samenwerking met andere hulpverleners en gecoördineerd vanuit het Kustwachtcentrum. Vertrouwend op hun materieel en bouwend op kennis en ervaring. Niet alle hulpverleningen zijn zo enerverend als deze. Vaak zijn de weersomstandigheden gunstig en is de nood niet zo hoog. Maar door de vele alarmeringen doen de redders ervaring op, die juist onder extreme omstandigheden zorgen voor de kennis van zaken die dan zo uiterst noodzakelijk is.





ZCZC PA22

NAVIGATIONAL WARNING NR22 160730UTC JAN

SEISMIC SURVEY IN PROGRESS BY GEO PACIFIC/LAMR5  
IN AN AREA SW OF TSS OFF TEXEL

A. 52-57.5N 003-52.5E B. 52-44.0N 004-14.5E

C. 52-35.5N 003-56.0E D. 52-38.0N 003-52.5E

E. 52-34.0N 003-44.5E F. 52-40.5N 003-34.0E

G. 52-49.0N 003-33.5E H. 52-57.0N 003-33.5E

GEO PACIFIC IS TOWING 6 STEEL CABLES OF 3 NM IN  
LENGTH AND REQUESTS A WIDE BERTH OF AT LEAST 3.5 NM  
CONTACT ON VHF 13 AND 16

NNNN



# Voorwoord

## Tijd winnen

Hoe lang overleeft iemand in koud zeewater? Hoe lang blijft een lekgeslagen coaster drijven? Hoe lang vaart een reddingboot over 30 mijl?

Succesvol redden op zee is een kwestie van tijd. Sinds 1824 is de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij op zoek naar de beste, veiligste en snelste reddingsmethode. De reddingboten zijn sindsdien de meest zichtbare producten van de Redding Maatschappij. Liggend in de haven of in een boothuis zijn ze het visitekaartje van de KNRM. Zelden zien toeschouwers wat er gebeurt als het alarm bij de bemanning afgaat.

Niet zichtbaar, maar essentieel in de hulpverlening, is het aspect "tijd". In 1824 maakte men zich daarover niet druk. Het kostte toentertijd soms uren om de melding van een gestrand schip bij de reddingbootbemanning te brengen. Van een snelle redding was nog geen sprake.

Vandaag de dag telt elke seconde als het om mensenlevens gaat. In een dichtbevolkt land, met een netwerk van hulpdiensten, kan overal in Nederland binnen twintig minuten hulp ter plaatse zijn. In de steden zelfs binnen zes minuten. Op zee ligt dat nog iets anders. Wie halverwege de Noordzee hulp nodig heeft mag rekenen op reddingboten of helikopters, maar moet daar tenminste een uur op wachten. Passerende schepen zijn dan de eerste redders.

De KNRM laat zich er veel aan gelegen om zo min mogelijk tijd te verliezen tussen het noodbericht van, en de aankomst bij mensen in nood op het water. Snelle reddingboten zijn daar een zichtbaar bewijs van. Niet zichtbaar zijn de procedures bij alarmering en de geoefendheid van de redders onderweg naar de noodlokaties.

In 2004 boekte de KNRM vooruitgang in het alarmeringsproces, door participatie in het C2000 communicatienetwerk voor hulpdiensten en P2000 voor alarmering van de bemanningsleden. Effectuering hiervan zal in 2005 plaatsvinden.

Er werden nieuwe, snelle reddingboten toegevoegd aan de vloot. Reddingboten met een groter bereik en een grotere geredden-capaciteit. Er werd veel tijd gestoken in opleiding en training van vrijwillige en beroepsredders. Door groei van het aantal vrijwilligers is deze tijdsinvestering nog onvoldoende om het gemiddelde niveau te behalen waarnaar wordt gestreefd.

Samenwerking is het sleutelwoord bij grootschalige incidenten. Het aantal multidisciplinaire rampenoefeningen groeit. De KNRM neemt actief deel aan oefeningen die in het werkgebied van de Redding Maatschappij plaatsvinden. Kennis van de werkwijze en de interne structuren van collega hulpverleningsinstanties vergroot de kans op een succesvolle reddingsoperatie.

Tijd is geld. Snelle reddingboten zijn kostbaar. Om tijd te winnen moet je investeren in materieel, maar ook in mensen. Mensen die weten wat ze doen. Efficiënt werken spaart tijd en kosten. In de afgelopen vijftien jaar hebben de reddingstations enorme tijdswinst geboekt door de nieuwe snelle reddingboten. De gehele vloot is vernieuwd. De kosten daarvan zijn fors, maar voor de KNRM nog altijd draaglijk. De komende jaren zullen gekenmerkt moeten worden door een meer gespreide investeringslast, een efficiënte onderhoudscyclus en een intensief opleidings- en trainingsprogramma om nog meer tijd te winnen en tegelijkertijd de kosten onder controle te houden.

De redders zijn er klaar voor. De ondersteunende organisatie ook.

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

*S.E. Wiebenga, directeur*



13 - 04 - 2005



**“Wat moet je zeggen tegen iemand die je leven heeft gered?”**

9 december 2004

Op 4 juni 2003 werden Paul van 't Hoogerhuijs en Annemiek van Veldhuizen door de reddingboot Frans Hogewind gered, nadat ze ruim een uur zonder zwemvest in de Waddenzee hadden rondgezwommen. Op 9 december 2004 keerde het tweetal terug naar Terschelling voor een ontmoeting met hun redders van weleer.

“We horen eigenlijk nooit iets van mensen die we geholpen of gered hebben”, verklaart Terschellinger reddingbootsschipper Ane Ruijg de wat ongemakkelijke, maar ongedwongen sfeer in het bemanningsverblijf.

De redders zitten in overall aan een grote tafel en drinken koffie uit een plastic bekertje. Schipper Cor Bakker van de reddingboot van Paal 8 zegt weinig, maar geniet zichtbaar van de gedachte dat deze mensen met iets minder geluk waren verdronken en nu grijzend en handenschuddend door

# Samenvatting 2004

De KNRM heeft een landelijk dekkend netwerk van reddingstations langs de kust. Het werkgebied omvat de Noordzee (Continentaal Plat), Waddenzee, IJsselmeer, Zuid-Hollandse en Zeeuwse wateren. Op alle wereldzeëen kunnen zeevarende een beroep doen op de Radio Medische Dienst van de KNRM.

In totaal kent de KNRM **39 reddingstations**.

De vloot van de KNRM telt **63 reddingboten, 19 kusthulpverleningsvoertuigen en 10 waterdichte tractoren/lanceervoertuigen**.

Het materieel staat paraat in **26 boothuizen**. Op lokaties waar de reddingboot te water ligt heeft de bemanning de beschikking over **14 bemanningverblijven** aan de wal.

De reddingstations tellen samen **969 vrijwilligers**, die tal van functies bekleden in de reddingorganisatie. De ondersteunende organisatie heeft **56 medewerkers** (52,5 fte's) in vast dienstverband. Hierin zijn meegeteld de 10 beroepsschippers, 23 technische en operationele medewerkers en 23 kantoor-medewerkers. **74.000 Redders aan de wal** voelen zich verbonden met de KNRM en steunen de organisatie met een jaarlijkse bijdrage.

## Resultaat operationeel

In 2004 werden **1.611 reddingen en hulpverleningen** uitgevoerd. Daarbij werden **3.483 mensen in veiligheid** gebracht. Gemiddeld is 1% daadwerkelijk uit levensgevaar bevrijd. De Radio Medische Dienst gaf in totaal **730 radio medische adviezen**.

## Financieel resultaat

Baten eigen fondsenwerving	5.372.000
Kosten eigen fondsenwerving	814.000
Resultaat verkoop artikelen	23.000
<b>Beschikbaar uit fondsenwerving</b>	<b>4.581.000</b>
Resultaat beleggingen (rendement 4,9%)	4.354.000
Overige baten en lasten	34.000
<b>Totaal beschikbaar voor doelstelling</b>	<b>8.969.000</b>
Bestedingen nieuwbouw en modificatie boten	2.031.000
Exploitatie reddingboten en -stations	6.625.000
Beroepsredders en vrijwilligers	1.638.000
Radio Medische Dienst	106.000
Preventie en voorlichting	165.000
<b>Totaal besteed aan doelstelling</b>	<b>10.565.000</b>
Netto resultaat (tekort)	-1.596.000

09 - 12 - 2004

'zijn' boothuis rondlopen. "De actie op 4 juni 2003 was een klassieker", zegt hij zonder verdere omhaal van woorden. "Ook voor ons komt het niet vaak voor dat je met zekerheid kunt vaststellen dat je iemand het leven hebt gered. Ik ben echt blij dat wij dit voor jullie hebben kunnen doen". De twee geredden, die deze dag worden overspoeld met indrukken en herinneringen, knikken en glimlachen vriendelijk in de richting van hun redders. Ze zoeken naar een waardig antwoord, maar vinden die niet. "Wat moet je zeggen tegen

iemand die je het leven heeft gered?", vraagt Annemiek zich hardop af. Paul meldt dat ze toentertijd wel een kaartje hebben gestuurd en dat ze hebben overwogen om een kerstpakket te geven. "Maar dat staat toch niet in verhouding tot wat je eigenlijk wil zeggen? En daarom doe je uiteindelijk maar niks. Ik denk dat het veel geredden net zo vergaart".



# Profiel van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij

In 2004 bestond de KNRM 180 jaar. Bij het uitvoeren van haar 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'.

Dat moet ook wel, want de Redding Maatschappij garandeert de inzet van reddingboten en bemanningsleden op ieder moment van de dag, ongeacht de weersomstandigheden. Om die garantie te kunnen geven moet het netwerk van 39 reddingstations altijd operationeel zijn. De reddingboten moeten betrouwbaar en vaarklaar zijn, de bemanningsleden goed opgeleid en geoefend.

Om de doelstellingen te bereiken zijn de volgende factoren van belang:

- Bestaansrecht
- Netwerk van reddingstations
- Vrijwillige bemanningsleden en plaatselijke commissies
- Reddingboten en boothuizen
- Technische en operationele ondersteuning
- Alarmeringsnetwerk
- Inkomsten
- Maatschappelijk draagvlak
- Donateurs en schenkers

## Bestaansrecht

Het onderhouden van een goed georganiseerd reddingwezen is een internationale verplichting voor kuststaten. In Nederland is het ministerie van Verkeer en Waterstaat beleidsverantwoordelijk voor "Search and Rescue" op zee en de ruime binnenwateren. De operationele leiding is gedelegeerd aan het Kustwachtcentrum in Den Helder. De KNRM voert Search and Rescue-taken uit onder de operationele leiding van het Kustwachtcentrum, met behoud van haar eigen verantwoordelijkheid en beslissingsbevoegdheid betreffende de inzet van reddingboten en waarborg van voldoende gereddencapaciteit langs de kust. Deze rolverdeling is vastgelegd in een convenant tussen de Kustwacht en de KNRM.

## Reddingstations

De reddingstations van de KNRM opereren zoveel mogelijk zelfstandig binnen de kaders van de Voorschriften en Richtlijnen. Binnen het reddingstation is toezicht en uitvoering gescheiden 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.

## Vrijwilligers

Sinds de oprichting werkt de Redding Maatschappij met 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 uitgebreid pakket aan andersoortige beloningen. Deze beloningen worden met name aangeboden in de vorm van persoonlijke waardering en de mogelijkheid tot zelfontplooiing door opleidingen en trainingen.

## Plaatselijke commissies

Op ieder reddingstation is een plaatselijke commissie benoemd, die verantwoordelijk is voor de operationele inzetbaarheid. De samenstelling van een plaatselijke commissie is per reddingstation zodanig 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

## Ramp Prins der Nederlanden in stijl herdacht

16 januari 2004

Op 16 januari 1929 sloeg tijdens een reddingactie de stoomreddingboot Prins der Nederlanden om. Acht Hoekse redders kwamen daarbij om het leven. Deze zwarte bladzijde uit de geschiedenis van het Nederlandse reddingwezen werd op 16 januari 2004, 75 jaar na dato, herdacht. In het bijzijn van nazaten van de omgekomen redders vond in stormachtig weer een indrukwekkende herdenking plaats.

Onder de aanwezigen waren vier kinderen van de in 1929 verdrongen bemanningsleden. Het waren vier overgebleven

kinderen van in totaal zevenendertig kinderen die in de rampnacht vaderloos werden. Uit de verhalen van de kinderen klonk diep ontzag en waardering voor wat hun vaders in hun jonge levens hadden betekend.

Bij het monument voor de omgekomen redders uit Hoek van Holland werden kransen gelegd namens de nabestaanden, de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij en de deelgemeente Hoek van Holland. Dit alles ter nagedachtenis aan schipper Van der Klooster, de machinisten Meyboom en Timmers en de opstappers Van Asperen, De Groot, Meuldijk, Sterrenburg en Verweij.

geldt dat zij capabel moeten 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 veiligheid, opleidingen en onderhoud. Alle plaatselijke commissieleden zijn vrijwillig betrokken bij de KNRM.

### 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 varend en rijdend materieel, maar ook van de behuizing, is derhalve een taak van de bemanningen en andere vrijwilligers.

### Zelfstandig

Het bestuur, de directie en de vaste medewerkers van de KNRM geven de operationele taken de hoogste prioriteit. De grote loyaliteit van de vrijwillige en de beroepsmedewerkers aan deze doelstelling maakt de KNRM tot een sterke en goed functionerende organisatie. De uitstraling die dat met zich meebrengt, zorgt voor een zodanige vermogens- en inkomstenstructuur 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 het reddingwerk en de daarbij behorende veiligheidsmaatregelen voor de redders.

### Ondersteuning vanuit hoofdvestiging IJmuiden

Om 24 uur per dag mensen en materieel beschikbaar te houden is een organisatie nodig, die op ieder moment kan inspringen om technische en operationele problemen het hoofd te bieden, maar die bovenal zorgt voor continuïteit in toezicht en uitvoering.

De reddingstations hebben een financiële en materiële afhankelijkheid van de hoofdorganisatie, gevestigd in IJmuiden. De hoofdvestiging in IJmuiden is zowel kwantitatief als kwalitatief in staat om de stations te bedienen, zodat die zich kunnen richten op hun kerntaak: het redden van mensen. De ondersteuning vanuit KNRM-IJmuiden is tweeledig:



### 1. Ondersteunend

Reddingstations worden vanuit de hoofdorganisatie geadviseerd en begeleid op velerlei gebied: Search and Rescue (SAR), opleidingen en trainingen, financiën, materieel, pr- en voorlichting, 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.

De Operationele Dienst (OD) is de schakel tussen de reddingstations en de ondersteunende organisatie. Deze praat en overlegt met de bemanningen en de plaatselijke commissies en inventariseert behoeften, vragen en opmerkingen. Maar tegelijkertijd zijn operationele inspecteurs gezaghebbend om de stations aan te spreken op de kwaliteit van de operationele gereedheid.

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 de staat van het materieel, respectievelijk de opleidingsgraad en geoefendheid van de bemanning. Het oordeel dat de inspecteurs namens de hoofdorganisatie geven, is gezaghebbend. Aanwijzingen en instructies hebben derhalve geen vrijblijvend karakter, maar dienen door de reddingstations te worden uitgevoerd.



16 - 01 - 2004

### Beroepspersoneel

Van beroepsmedewerkers wordt een combinatie van professie en passie verwacht. Een nautische achtergrond is voor bepaalde functies een pré. Bewezen vakkennis en vakkundigheid, zowel in de vorm van relevante diploma's als in de praktijk, worden steeds belangrijker.

Beroepsmedewerkers zijn zich bewust van het feit dat zij intern een voorbeeldfunctie vervullen. Dienstbaarheid aan de vrijwilligers op de reddingstations is een vereiste.

### Beroepsschippers

Op de reddingstations met de grootste reddingboten is de schipper in vaste dienst om de continuïteit in onderhoud, oefening en paraatheid te waarborgen. Deze reddingboten varen onder alle weersomstandigheden uit en vormen daarmee de ruggengraat van de vloot.

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. Deze omvat onderhoud, opleiding, instructie en aansturing van de vrijwillige bemanningsleden.

### Alarmering en reddingoperaties

Zonder alarmering vaart een reddingboot niet uit. Alle vrijwilligers dragen een alarmontvanger (pieper) en zijn binnen tien minuten beschikbaar. Zij hebben daarvoor toestemming van hun werkgever.

Alarmering wordt gedaan vanuit het Kustwachtcentrum en de regionale alarmcentrales (van brandweer, politie en ambulancediensten). Na alarmering gaat de bemanning aan boord en neemt contact op met het Kustwachtcentrum voor details omtrent de noodmelding. Het Kustwachtcentrum coördineert de reddingsactie, maar de reddingbootschipper heeft een belangrijke inbreng en beslissingsbevoegdheid.

### Opvang geredden

Jaarlijks brengen de reddingbootbemanningen zo'n 3.000 mensen weer veilig aan wal. Soms letterlijk uit levensgevaar bevrijd. In veel gevallen worden de geredden met schip en al

in de haven gebracht, maar soms zijn de geredden alle bezittingen kwijt of zijn die niet meer bruikbaar. In de boothuizen en bemanningverblijven van de KNRM kunnen geredden op verhaal komen. Soms met assistentie van het lokale Rode Kruis. Helpers aan de wal van de KNRM zorgen voor opvang, droge kleren, onderdak en eten. Altijd belangeloos en zonder rekening achteraf. Het heeft er sinds 1824 voor gezorgd dat de KNRM talloze "vrienden voor het leven" heeft gemaakt.

### Draagvlak en Redders aan de wal

Bij het redden van mensen past in de missie van de KNRM dan ook geen financiële vergoeding. Helpen en redden doe je zonder winstoogmerk. Dat houdt de motivatie zuiver en voorkomt een omslag in de "bedrijfscultuur".

Deze vorm van redden vraagt om een andere financieringsvorm, dan wellicht bij menigeen voor de hand ligt. Al 180 jaar wordt het redden op zee mogelijk gemaakt door de bijdragen van donateurs en schenkers. Voor een groot deel zuiver filantropisch, voor een deel uit eigen belang, want veel watersporters en beroepszeevarenden maken hun donatie over uit het oogpunt van "je weet maar nooit".

Het donateursbestand van de KNRM telt ruim 74.000 Redders aan de wal, waarvan 75% jaarlijks een donatie overboekt en 25% op een onregelmatige basis.

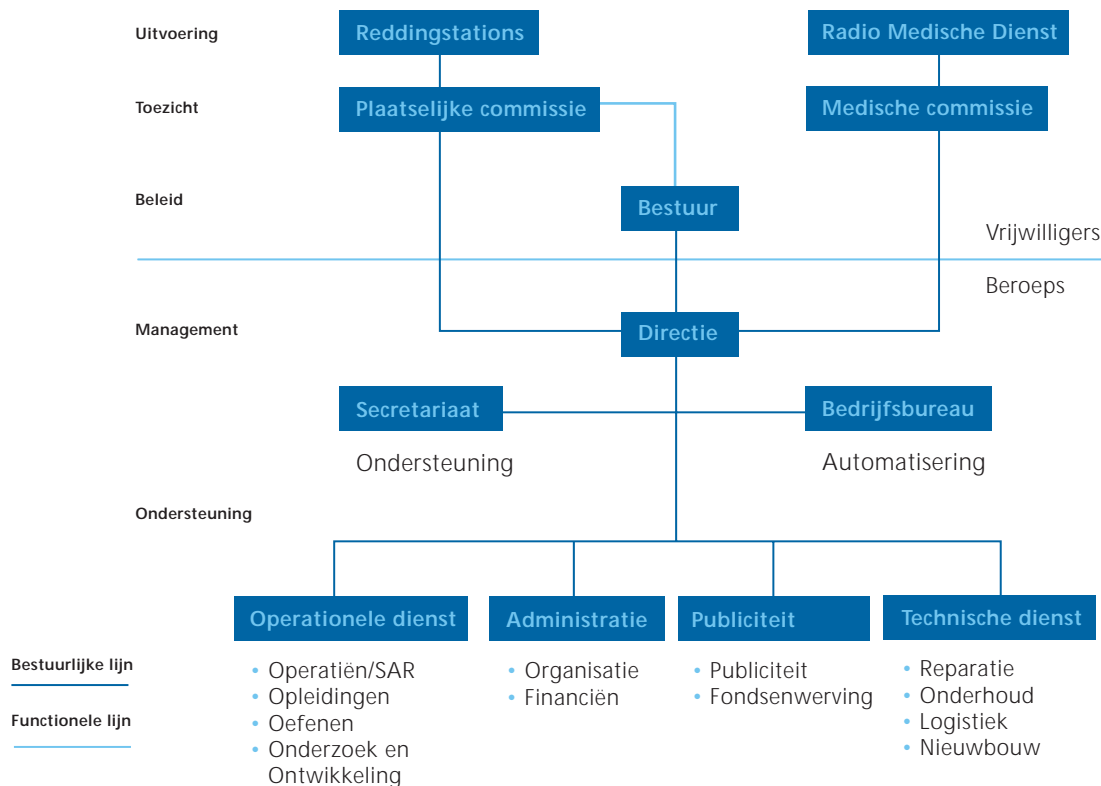
### Nalatenschappen

Van oudsher is de KNRM in grote mate afhankelijk van schenkingen en nalatenschappen, die de bouw van nieuwe reddingboten en boothuizen mogelijk maken. Al in de 19e eeuw bepaalden schenkers wat er na hun dood aan de Redding Maatschappij werd nagelaten en onder welke voorwaarden. In 2004 ontving de KNRM 49 nalatenschappen (legaten en erfstellingen). Elk met een bijzondere achtergrond en soms met een bijzondere bepaling ten aanzien van de besteding. De KNRM zal bij haar achterban aandacht blijven vragen voor dit onderwerp, waarbij als sterk argument geldt dat nalatenschappen aan de KNRM altijd op een zichtbare wijze worden besteed, vaak met naamgeving naar de wens van de erflater.





## Taak organisatie KNRM



### Gedragcodes

Redden op zee is gebonden aan verplichtingen die internationaal zijn vastgelegd in maritieme regelgeving. Voor een redding-organisatie als de KNRM komen daar afspraken bij die gemaakt zijn met de nationale overheid. In Nederland zijn afspraken vastgelegd in een convenant tussen de KNRM en de Nederlandse Kustwacht.

In werkgebieden waar de KNRM samenwerkt met particuliere hulp- en bergingsdiensten, zijn convenanten gesloten met bergingsmaatschappijen ter voorkoming van meningsverschillen over de inzet van reddingboten of sleepboten in situaties waarin geen levensgevaar dreigt.

Op het gebied van fondsenwerving is de KNRM traditioneel voorstander van persoonlijke benadering op een correcte en gepaste toon. De KNRM zal nimmer agressieve wervingsmethoden toepassen en conformeert zich aan de gedragscodes die zijn afgesproken bij de Vereniging Fondsenwervende Instellingen en het Nederlands Genootschap van Fondsenwerfers.

### Duiker ternauwernood gered

Noordland-Burghsluis – 30 mei 2004  
Wind: var. 3

De Kustwacht kreeg eind van de ochtend een vage melding, afkomstig van een bootje met duikers. Deze meldde een duikongeval, maar doordat de verbinding wegviel bleven een hoop vragen onbeantwoord. Wel was duidelijk dat het scheepje zich ergens bij de Schouwenbank moest bevinden. De Koopmansdank van het reddingstation Noordland-Burghsluis voer uit en kreeg met nog 8 mijl voor de boeg contact met het scheepje. Pas toen werd de ernst van de situatie duidelijk. Aan boord van het kleine scheepje bevond zich een duiker die vanaf 15 meter diepte met een lege duikfles in één keer naar boven was gezwommen, een

levensgevaarlijke actie die de zogenaamde caissonziekte veroorzaakt...

Enmaal ter plaatse werd de man, die van tijd tot tijd zijn bewustzijn verloor, direct overgenomen. Aan boord van de reddingboot werd de duiker aan de zuurstof gelegd en ondertussen zette de Koopmansdank koers richting de steiger, waar een gewaarschuwde ambulance de man stond op te wachten. Via het ziekenhuis in Goes werd de duiker naar het duiktraumacentrum van het Universitair Ziekenhuis Antwerpen gebracht. Daar herstelde de duiker na geruime tijd in een decompressietank volledig van het ongeval.

30 - 05 - 2004

# Reddingen en hulpverleningen

## 2004

### Reddingen en hulpverleningen (de niet-financiële resultaten)

	2004	2003
<b>Totaal acties</b>	<b>1611</b>	<b>1517</b>
<b>Totaal geredden</b>	<b>3483</b>	<b>2699</b>
Totaal dieren	72	90

#### Aard actie

Hulpverlening / redding	1335	*
Zoekactie	184	*
Loos alarm (geen zoekactie)	49	*
Medische evacuatie	34	*
Stoffelijk overschot bergen	9	*
<b>Totaal</b>	<b>1611</b>	<b>1517</b>

#### Ongenummerde diensten

Patientenvervoer eilanden	206	*
Diensten (geen actie / oefening)	70	*
<b>Totaal</b>	<b>276</b>	<b>*</b>

#### Radio medische consulten

Aantal eerste consulten	525	560
Aantal vervolgsconsulten	205	234
<b>Aantal consulten totaal</b>	<b>730</b>	<b>794</b>

\* In 2004 introduceerde de KNRM een nieuw reddingrapport waarmee betere statistieken te maken zijn. De rapportage verschilt met die van 2003, waardoor niet alle onderverdelingen te vergelijken zijn.

### Reddingen en hulpverleningen

De stijging in het totaal aantal diensten is voor een groot deel te verklaren door het grote aantal zogenaamde zomerstormen in 2004. Gedurende de zomerdagen kwam het negen keer voor dat er meer dan twintig hulpverleningen per dag werden uitgevoerd. Uitschieter daarbij was 17 juli 2004, toen op sommige plaatsen de wind in korte tijd in kracht toenam van 2 Beaufort tot 10 Beaufort. Er werden die dag 47 hulpverleningen verricht voor watersporters en beroepsvaarders die door de storm werden overvallen.

De KNRM verricht reddingacties op de Noordzee, de Waddenzee, het IJsselmeer, de Randmeren en de Zeeuwse en Zuid-Hollandse stromen. Net als vorig jaar deden zich op de Noordzee de meeste incidenten voor (526). Na de Noordzee volgen de Waddenzee (392), IJsselmeer (357), de Zeeuwse en Zuid-Hollandse stromen (275) en de Randmeren (42). Ten slotte werd 19 keer hulp verleend buiten het gebruikelijke werkgebied van de KNRM.

Evenals vorig jaar verrichtte het reddingstation Scheveningen de meeste acties. De twee reddingboten van het reddingstation voeren gezamenlijk 110 keer uit. Na Scheveningen volgen Marken, Noordland-Burghsluis, Ouddorp, Stellendam en Enkhuizen.



### Stand by voor vrachtschepen met slagzij

Diverse reddingstations – Wind: NW 9

Op 21 september sloegen twee coasters alarm, allebei vanwege een schuivende lading hout als gevolg van een noordwesterstorm en vier tot acht meter hoge zeeën. De reddingboot Arie Visser vertrok vanuit Terschelling naar de Lumare. De bemanning van de Lumare slaagde er uiteindelijk in binnen te lopen.

Het m.s. Fagervik voer in de positie 53.43.6N - 005.52.2E, ongeveer twintig mijl noordwest van Schiermonnikoog, toen de kapitein om 07.34 uur alarm sloeg. In de zeegaten en in de buitengronden stonden brekers van zes tot acht meter.

Toen de gealarmeerde helikopter ter plaatse was wilde de gehele bemanning van boord. Rond 09.00 uur werd de laatste opvarende van de Fagervik in de heli gehesen, de coaster onbemand achterlatend. Twintig minuten later arriveerden de reddingboten Koning Willem I en de Anna Margaretha bijna gelijktijdig bij het driftende schip. Het KWC verzocht de reddingboten ter plaatse te blijven om de overige scheepvaart te waarschuwen.

In de buien nam de wind toe tot zware storm en liep de golfhoogte op tot acht meter. Op Schiermonnikoog werden de

Actie ten behoeve van:	2004	2003
Kajuitzeiljacht	549	462
Motorkruiser	136	127
Overig	130	151
Windsurfer/kitesurfer	127	101
Visserij	95	63
Sportvisboot	70	108
Open catamaran	60	37
Open zeilboot	60	*
Zoekactie n.a.v. noodsignaal	58	174
Charterschepen	55	41
Zoekactie	52	174
Open motorboot	49	*
Zwemmer	39	46
Koopvaardij	24	39
Loos alarm	20	27
Zoekactie n.a.v. vermist persoon	20	*
Binnenvaart	16	9
Dieren	9	10
Bergen stoffelijk overschot	8	2
Kajuitcatamaran	8	*
Kano	7	7
Baggerschepen	5	*
Veerboot	5	*
Wadloper(s)	5	7
Duiker	2	2
Marinevaartuig	1	*
Sleepvaart/Berging	1	*
<b>Totaal</b>	<b>1611</b>	<b>1517</b>

\* In 2004 introduceerde de KNRM een nieuw reddingrapport waarmee betere statistieken te maken zijn. De rapportage verschilt met die van 2003, waardoor niet alle onderverdelingen te vergelijken zijn.

Actie t.b.v.	2004	2003
Watersport	1130	995
Beroepsvaart	218	170
Diversen	263	352
<b>Radio medisch advies t.b.v.</b>		
Zeescheepvaart	339	373
Zeevisserij	133	135
Overig	53	52
<b>Aard van het radio medisch advies:</b>		
Allen Radio medisch advies	413	440
Medische evacuatie	78	77
Medische hulp in eerstvolgende haven	19	25
Onbekend	15	18
<b>Radio medisch advies voor positie schip op:</b>		
Nederlands continentaal plat	103	106
Europa	119	111
Rest van de wereld	241	262
Binnenwateren	13	16
Onbekend	49	65

De visserij doet van alle beroepstakken het vaakst een verzoek om assistentie van een reddingboot. In voorgaande jaren was dat ook al het geval. De verschillen met de andere beroepsgroepen zijn dit jaar echter groter dan voorheen. Het aantal hulpverleningen voor de visserij steeg opvallend, terwijl het aantal acties voor de chartervaart (55 acties), de koopvaardij (24 acties), de binnenvaart (16 acties) en veerdiensten (5 acties) redelijk gelijk bleef. Het totaal aantal acties voor de beroepsvaart steeg van 170 in 2003 naar 218 in het afgelopen jaar.

21 - 09 - 2004

zeven Engelse zeelieden opgevangen door de KNRM-bemanning. De KNRM-truck haalde de mannen op bij de helihaven en bracht ze naar het bemanningsverblijf Abraham Fock op de veerdam. Daar kwamen de ontredde zeelui enigszins op verhaal.

Toen de bergers arriveerden bij de Fagervik werd ook de Anna Margaretha bedankt voor de inzet en bleef alleen de Koning Willem I stand-by tot de reddingboot Alfried Krupp van Borkum het overnam. Omdat schipper Klontje niet over de eb het Westgat aan wilde lopen, ging de reddingboot Koning

Willem 1 eerst via de Westereems naar Eemshaven. In het boothuis van station Eemshaven kwamen de eilanders op krachten. Na een kort slaapje van twee uur gingen ze opnieuw aan boord en vertrokken om 0.30 uur richting Schiermonnikoog, waar ze om 03.15 uur afmeerden. Bijna 20 uur na de alarmering...

Schipper Klontje besloot zijn rapportage met de volgende woorden: "Ik heb de jongens bedankt voor hun grote inzet. Geen wanklank gehoord en we hebben een geweldige schip!"



Voor de écht hoge aantallen moet worden gekeken naar de recreatievaart. Daarbij spannen de kajuitzeilers opnieuw de kroon (549 acties) en ook dat is een stijging ten opzichte van het jaar daarvoor. In 2003 werd voor deze groep varenslieden 462 keer uitgevaren.

De opvallendste 'daler' is de sportvisserij. Het aantal hulpverleningen voor deze groep zeevarenden daalde in één jaar tijd van 108 naar 70.

Na de zeilers volgen achtereenvolgens de motorkruisers (136 acties) en de (kite)surfers (127 acties). In dit overzicht wordt het patiëntenvervoer vanaf de Waddeneilanden niet meegerekend. In 2004 werden er 206 patiënten met spoed naar de vaste wal vervoerd.

Vaargebied	2004	2003
Noordzee	526	505
Waddenzee	392	341
IJsselmeer	357	330
Zuidhollandse en Zeeuwse wateren	275	309
Randmeren	42	32
Overig	19	0

Op de Waddenzee, het IJsselmeer, de Randmeren en de Zeeuwse en Zuid-Hollandse stromen deden zich geen opvallende verschuivingen voor. Meest opvallend was de stijging in het aantal diensten op de Waddenzee. Daarbij moet worden opgemerkt dat het aantal diensten op de Waddenzee in 2003 sterk afnam van 562 in 2002 naar 341 in 2003.

Het grote aantal diensten op de Noordzee concentreert zich met name rond de havens van Scheveningen (110 acties), Stellendam (84 acties) en Breskens (68 acties), en de vaargebieden voor Burghsluis (98 acties) en Ouddorp (94 acties). De grootste drukte doet zich dus in het zuiden voor. 'Grote' reddingstations in het noorden van Nederland, zoals Den Helder, Terschelling, Ameland en Schiermonnikoog hebben het in vergelijking met de zuidelijke stations in 2004 aanmerkelijk rustiger.

Op het IJsselmeer werden het afgelopen jaar 357 acties geteld. Dat is een lichte stijging ten opzichte van het jaar daarvoor (330). Het aantal hulpverleningen op de Zeeuwse en Zuid-Hollandse wateren daalde van 309 in 2003 naar 275 in het afgelopen jaar. Station Elburg, het enige reddingstation van de KNRM op de Randmeren, kreeg het opnieuw iets drukker. Het aantal uitrukken van station Elburg steeg van 39 naar 42. Daaruit kan worden geconcludeerd dat de KNRM een toegevoegde waarde heeft voor de hulpverlening op de Randmeren.

Windrichting	2004	Bft	2004	2003
Noord	92	0	33	19
Noord-Oost	189	1	66	61
Noord-West	275	2	228	201
Oost	87	3	328	355
West	200	4	278	252
Zuid	78	5	238	217
Zuid-Oost	143	6	221	148
Zuid-West	466	7	113	73
Variabel	81	8	53	18
<b>Totaal</b>	<b>1611</b>	<b>9</b>	<b>40</b>	<b>4</b>
		10 <	13	1

#### 10 drukste dagen acties

17 juli	47
22 mei	31
8 augustus	28
3 juli	24
3 augustus	23
21 augustus	23
12 september	23
21 mei	22
19 augustus	22
9 augustus	21



Acties per station	2004	2003
Cadzand	19	41
Breskens	68	70
Westkapelle	29	15
Veere	43	34
Noordland-Burghsluis	98	109
Ouddorp	94	62
Stellendam	84	87
Hoek van Holland	31	42
Ter Heijde	32	41
Scheveningen	110	112
Katwijk aan Zee	21	11
Noordwijk aan Zee	13	24
Zandvoort	20	23
Ijmuiden	47	28
Wijk aan Zee	3	4
Egmond aan Zee	12	16
Petten	9	8
Callantsoog	14	14
Den Helder	41	54
Texel-De Koog	25	24
Texel-De Cocksdorp	25	19
Vlieland	59	63
Terschelling-West	34	25
Terschelling Paal 8	16	13
Ameland-Ballumerbocht	24	23
Ameland-Nes	12	12
Schiermonnikoog	47	39
Eemshaven	31	25
Lauwersoog	91	74
Harlingen	42	32
Hindeloopen	54	69
Lemmer	56	37
Urk	56	34
Elburg	45	39
Marken	103	96
Enkhuizen	76	71
Den Oever	27	27
<b>Totaal</b>	<b>1611</b>	<b>1517</b>

Oorzaken (voor zover bekend)	
Motorstoring	340
Onvoldoende kennis en ervaring	158
Slechte weersomstandigheden	142
Roer- of schroefprobleem	122
Navigatiefout	101
Averij aan romp en tuigage	54
Ongeval aan boord	29
Conditie bemanning	14
Ziekte aan boord	13
Paniek / angst	10
Aanvaring	10
Brand / explosie	7
EPIRB alarm	5
Onzeewaardig schip	4
Ongeval aan de wal	3
Onvoldoende veiligheidsmiddelen	3

Gevolgen	
Stranding of vastgelopen	382
Stuurloos	164
Afgedreven	160
Ten anker	95
Ongeslagen	55
Desoriëntatie	42
Zinkende	35
Vermissing	21
Man overboord	16
Ongeval aan boord	15
Brand aan boord	10

#### 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. Bij de samenstelling van tips wordt vooral gekeken naar de meest voorkomende oorzaken van ongevallen en naar de aanbevelingen die geredden hebben gedaan in de jaarlijkse gereddenenquête, die de KNRM verspreidt.

De hoeveelheid reddingsacties door een bepaald reddingstation is niet leidend voor de bepaling van een lokatie voor een reddingstation. In de afwegingen tot het instandhouden van reddingstations spelen de risico's in het gebied een rol, alsmede de noodzakelijke gereddencapaciteit in de regio. Een goed voorbeeld is Wijk aan Zee, waar weinig reddingen plaatsvinden. Eén van de meest aansprekende reddingen van de laatste jaren vond echter juist daar plaats bij de Noordpier. Reddingstations Wijk aan Zee en Ijmuiden waren daar de redders van drie zeilers, die onherroepelijk verdronken zouden zijn zonder hulp.

# Resultaat van doelstelling en strategie in 2004

Naar de doelstelling van de KNRM gemeten zouden de hulpverleningscijfers het resultaat aanduiden. Feitelijk is het resultaat van alle inspanningen die de KNRM pleegt niets meer dan operationele gereedheid voor klein- en grootschalige incidenten.

Dit wordt bereikt door:

- Personele beschikbaarheid op elk moment van de dag, binnen tien minuten na alarmering.
- Geoefendheid in alle aspecten van hulpverlening op het water en varen met snelle reddingboten.
- Materiële beschikbaarheid van reddingboten en materieel.

## Waar zijn nog verbeteringen te behalen?

Binnen de doelstelling van de KNRM worden verschillende doelen nagestreefd. Een nog grotere gereedheids capaciteit van reddingboten, een hoger opleidingsniveau van de vrijwilligers, optimale betrouwbaarheid van de motoren voor de snelle reddingboten en een snellere alarmering.

De gereedheids capaciteit is in 2004 vergroot door de indienststelling van nieuwe reddingboten op Schiermonnikoog, Ameland en Vlieland. In 2005 zal daarin weer een verbetering behaald worden door nieuwe reddingboten te stationeren in Ter Heijde en Hoek van Holland, gebaseerd op een risico-inventarisatie die de KNRM periodiek laat uitvoeren op basis van vaar- en vliegbewegingen op en boven de Noordzee.

De competenties van redders hebben altijd veel aandacht nodig. Door vermindering van het aantal vrijwilligers met een nautische opleiding of achtergrond moeten de opleidingsinspanningen worden opgevoerd. Er is een flinke instroom van nieuwe vrijwilligers, die allemaal opleidingen nodig hebben. De cursussen maken onderdeel uit van het internationale opleidingstraject voor reddingbootbemanningen: de Standards on Training, Certification and Watchkeeping for Maritime SAR-unit Crews (STCW-SAR). De KNRM heeft zich hieraan gecommitteerd. In de toekomst zullen meer reddingorganisaties zich verbinden aan deze opleidingsstandaard.

Om een noodgeval te bereiken zijn reddingboten en bemanningen nodig. Er moet volledig vertrouwen zijn in het materieel. In 2004 hebben motoren van de 15 meter-klasse reddingboten het verschillende keren laten afweten. Dit heeft gelukkig niet geleid tot falen in reddingwerk, maar vraagt aandacht om de betrouwbaarheid van het materieel te optimaliseren. Er is daarom besloten een aantal reddingboten te hermotoriseren (zie ook hoofdstuk materieel).

Snelle alarmering van reddingboten na een incidentmelding is essentieel wanneer elke seconde telt. De KNRM is daarom erg gelukkig met het verkrijgen van de status landelijk gelieerd gebruiker van het C2000 en P2000 communicatie- en alarmeringssysteem voor hulpverleners in Nederland. In 2005 zal dit nieuwe systeem voor de KNRM operationeel worden. De reddingboten kunnen dan rechtstreeks door het Kustwachtcentrum worden gealarmeerd. De alarmering vanuit de nieuwe Geïntegreerde meldkamers (GMK) blijft bestaan, zodat ook incidentmeldingen via telefoon-landlijnen rechtstreeks doorgegeven kunnen worden aan de KNRM.



# Bestuursverslag

## Bestuur en directie

*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 de bestuursfuncties gekoppeld zijn aan de volgende disciplines: bankwezen, algemeen/watersport, scheepvaart, techniek, advocatuur, notariaat en marine.*

Het bestuur van de KNRM bestaat uit negen personen. Allen zijn vrijwillig verbonden aan de Redding Maatschappij en ontvangen geen bezoldiging en/of vergoeding. Het algemeen bestuur vergaderde in 2004 zes maal, evenals het dagelijks bestuur. Het dagelijks bestuur onderhoudt een geregeld contact met de directie, fungeert als klankbord voor de directie, heeft een mandaat voor bestuursbeslissingen en bereidt de vergaderingen van het algemeen bestuur voor.

Het bestuur heeft taken gedelegeerd aan de directie. De taken van de directie zijn van tweeërlei aard: beleidsvoorbereidend en beleidsuitvoerend.

De beleidsvoorbereidende taak van de directie bestaat uit het zich bij voortdurend op de hoogte houden van feiten, omstandigheden en ontwikkelingen welke van belang kunnen zijn voor het reddingwezen en de Radio Medische Dienst (RMD) en voor de wijze waarop, en de middelen waarmee, de KNRM haar statutaire doel nastreeft. Zij stelt het bestuur van deze feiten, omstandigheden en ontwikkelingen in kennis en doet aan het bestuur de aanbevelingen waartoe die feiten, omstandigheden en ontwikkelingen hen aanleiding geven. De directie bereidt de vergaderingen van het bestuur voor en woont de vergaderingen bij. In de vergaderingen brengt zij verslag uit van de ervaringen en werkzaamheden sedert de vorige vergadering.

Op financieel gebied handelt de directie in nauw overleg met de penningmeester van het bestuur. De directie draagt er zorg voor dat het kantoor van de KNRM bij voortdurend de beschikking heeft over de kasmiddelen die voor de bestrijding van de dagelijkse uitgaven nodig zijn en ziet toe op de juiste besteding van de kasmiddelen. Zij voert daarbij een zuinig en efficiënt beleid, binnen de grenzen van de begroting. Afwijkingen en overschrijdingen van de begroting worden vooraf aan het bestuur (of in dringende gevallen aan de penningmeester of de voorzitter) ter goedkeuring voorgelegd.

## Bestuursbeleid 2004

Het bestuur heeft zich in 2004 nadrukkelijk georiënteerd op de kwaliteit van materieel en personeel in relatie tot kosten. Het in stand houden en onderhouden van het materieel vergt een verdergaande efficiency in tijden dat inkomsten onder druk staan. Door preventief onderhoud, in plaats van correctief, moet de kwaliteit van het reddingmaterieel omhoog, tegen lagere kosten.

Om te komen tot een afronding van het vlootplan 2010 nam het bestuur in 2004 beslissingen tot nieuwbouw van drie nieuwe reddingboten van het type Arie Visser (19 meter-klasse) voor de reddingstations Den Helder, Scheveningen en Stellendam in een periode tot 2008, alsmede zes reddingboten van het type Atlantic 75 in een periode tot 2006.

Tevens werd besloten de oude en overtollige reddingboten af te staan aan reddingorganisaties in het buitenland of in bruikleen te geven aan maritieme musea of te koop aan te bieden op de particuliere markt, voor zover het reddingboten betreft die een goede marktwaarde hebben.

Realisering van het vlootplan 2010 is noodzakelijk om te komen tot de gewenste gereddencapaciteit langs de Nederlandse kust. Er wordt in de jaarlijks bijgestelde plannen naar gestreefd om op iedere positie binnen 10 mijl uit de kust binnen één uur na alarmering met een gereddencapaciteit van 300 personen aanwezig te zijn. Daartoe wordt de gereddencapaciteit opgeteld van iedere reddingboot die binnen de gestelde tijd aanwezig kan zijn.

## Aan de Hoekse reddingbootbemanning

*Nogmaals onze dank voor jullie begeleiding afgelopen vrijdag. In het donker voor de Hoek waren wij blij met jullie aanwezigheid. Het was voor ons onbekend gebied en gezien de drukke scheepvaart, de kou en de vermoeidheid maakten jullie het binnenvaren op de Nieuwe Waterweg een stuk gemakkelijker en bovenal veiliger.*

*Het hele gebeuren bevestigt voor mij het belang van de KNRM. Ik was verrast door jullie snelle inzet na onze melding aan het Kustwachtcentrum. Het geeft ons vertrouwen dat*

*er in nood een beroep gedaan kan worden op de Redding Maatschappij en dat er geen concessies gedaan worden aan de veiligheid op zee. Petje af, goed werk! Ik wens jullie nog vele succesvolle en bovenal veilige reddingen toe.*

*Bedankt en met vriendelijke groet,  
Bemanning Onyx*



Tevens wordt als doel gesteld om op iedere positie binnen 30 mijl uit de kust, binnen twee uur na alarmering met een gereddencapaciteit van 600 personen aanwezig te zijn.

Het vlootplan wordt periodiek geëvalueerd, onder andere op basis van de analyse die TNO maakt van scheeps- en vliegbewegingen langs de Nederlandse kust. 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.

Er is in 2004 besloten voorrang te geven aan de besteding van gelden aan reddingboten in plaats van boothuizen en rollend materieel. Dat betekent een versobering van nieuwbouwprojecten aan de wal. Dankzij de inzet van bemanningen, de financiële steun van particulieren en lokale ondernemers, is het mogelijk gebleken dat versobering niet hoeft te leiden tot verarming of kwaliteitsvermindering. De opgeleverde nieuwbouwprojecten in 2004 getuigen van grote inzet van vrijwilligers en grote betrokkenheid van schenkers en donateurs bij de reddingstations langs de Nederlandse kust.

Op personeelgebied is gezocht naar een goede balans in beroeps- en vrijwillige medewerkers. De toenemende druk op de werkzaamheden van technisch en administratief personeel kon in 2004 worden verlicht door vrijwilligers in te zetten voor licht administratief en onderhoudswerk. De KNRM biedt daarmee voor veel vrijwilligers een aangename invulling van beschikbare tijd. De taken die vrijwilligers op zich hebben genomen gaven ruimte voor het beroepspersoneel om kwaliteitsverbeteringen in alle lagen van de werkprocessen te bewerkstelligen.

Vrijwilligerswerk in de samenleving staat onder druk. Ook de

KNRM ondervindt hier de gevolgen van. Het kost meer inspanning om nieuwe vrijwilligers voor de reddingboten te vinden en vast te houden. Het vraagt om geregeld contact met de media om de KNRM-doelstellingen en werkwijze te verduidelijken.

Het bestuur heeft oog voor deze maatschappelijke ontwikkelingen en het effect er van op het functioneren van de KNRM. Voor de wijze waarop verantwoording wordt afgelegd over het gevoerde beleid kiest het bestuur voor gerichte communicatie met belanghebbenden.

#### **Bestuurstochten 2004**

Twee maal per jaar bezoekt het bestuur een aantal reddingstations. De bestuursleden gaan daarbij, geheel volgens de voorschriften en richtlijnen voor de reddingstations, gekleed in overlevingspak aan boord van de reddingboten, om deel te nemen aan gezamenlijke oefentochten met naburige reddingstations.

Het bestuur stelt zich tijdens de oefentochten en de bezoeken aan de boothuizen, persoonlijk op de hoogte van de operationele vaardigheden van schipper en bemanning. Het laat zich informeren door de plaatselijke commissie en spreekt tijdens informele bijeenkomsten met de vrijwilligers van het reddingstation. Deze tochten brengen bestuur en redders dicht bij elkaar, dragen bij tot een goede verstandhouding tussen beleidsbepalers en uitvoerenden en zijn informatief essentieel voor een goede besluitvorming in het bestuur.

In 2004 bezocht het bestuur de reddingstations langs het IJsselmeer (Hindeloopen, Lemmer, Urk, Elburg, Marken, Enkhuizen en Den Oever).

#### **Realisatie bestuursbeleid**

Er is in 2004 geen besparing gerealiseerd zoals werd beoogd. De kosten voor nieuwbouw en modificatie, alsmede de exploitatie van reddingstations overstegen de begroting met € 500.000,-. De voornaamste oorzaken zijn reparaties en modificaties als gevolg van motorschades en meer investeringen dan begroot (zie ook hoofdstuk materieel).



#### **Binnenvaartschepen behouden binnengebracht**

Lemmer / Urk - Wind: ZW 6-7

Voor de reddingstations van Lemmer en Urk begon op zaterdagochtend (21 augustus) een bijzonder lange zoektocht, die uiteindelijk tot zondagmiddag 17.00 uur zou duren. Gezocht werd naar een man die zwemmend had geprobeerd om een losgeslagen bootje te achterhalen. De reddingboten van Lemmer en Urk, alsmede een vaartuig van de KLPD startten een georganiseerde zoekactie op. Helaas zonder succes. Na 31 uur zoeken werd de actie door de Kustwacht afgeblazen.

De te realiseren vlootplanonderdelen zoals vastgesteld voor 2004 zijn behaald. Er werden twee nieuwe Atlantic 75 reddingboten opgeleverd en één nieuwe reddingboot van het type Arie Visser (19 meter).

#### **Toekomstvisie bestuur**

Het bestuur ontwikkelde in 2004 een toekomstvisie ten aanzien van het werkgebied van de KNRM, waarin de positionering van de KNRM als erkende hulpverlener, met specialisatie reddingwerk op het water, een belangrijke rol speelt. De KNRM onderzoekt de wenselijkheid van uitbreiding van het netwerk van reddingstations in het werkgebied dat hetzelfde is als dat van de Nederlandse kustwacht. Daartoe hebben het bestuur en de directie zich in 2004 voornamelijk gericht op het informeren van lokale en nationale overheden over het bijzondere karakter van de KNRM en haar rol in de hulpverleningsketen in Nederland. Waar rampenbestrijding op het land een belangrijk en veelbesproken onderwerp is, kent de rampenbestrijding op het water nog veel onduidelijkheid.

#### **“De KNRM is geen goed doel...”**

De KNRM heeft een gezonde financiële basis. Teneinde de activiteiten van de KNRM op peil te houden en waar mogelijk uit te breiden, is het gewenst minder afhankelijk te zijn van nalatenschappen en de opbrengst van het vermogen van de KNRM. Om dit te bereiken is intensivering van fondsenwerving onvermijdelijk. Het meerjaren communicatieplan vormt de basis voor fondsenwerving en naamsbekendheidscampagnes. In 2005 zal een evaluatie plaatsvinden van de eerste twee jaar van intensivering, waarna beslissingen genomen worden over volgende stappen, waarmee de vaste inkomsten uit giften en schenkingen moeten worden vergroot.

Er is ruim voldoende draagvlak voor een particuliere reddingorganisatie zoals de KNRM. Meer Redders aan de wal (donateurs) kunnen dit draagvlak vergroten, maar zorgen bovenal voor een grotere maatschappelijke betrokkenheid, die essentieel is voor het in stand houden van een vrijwilligersorganisatie.



De bijzondere positie die de KNRM inneemt als goed doel blijkt regelmatig uit reacties van de achterban: “Ik ben geen donateur, maar Redder aan de wal bij de KNRM”. Waarom de KNRM niet gevoeld wordt als ‘goed doel’ heeft alles te maken met de betrokkenheid van de Redders aan de wal bij de uitvoerende taken van de KNRM. Zij vormen de ruggesteun voor de vrijwilligers die belangeloos en zeer gemotiveerd de zee op gaan om anderen te helpen.

#### **Evaluatie bestuur**

Naast de reguliere bestuursvergaderingen belegt het bestuur ten minste eenmaal per jaar een bijeenkomst buiten aanwezigheid van de directie waarin het functioneren van het bestuur en de directie wordt geëvalueerd en tevens wordt getoetst hoe het bestuur functioneert ten opzichte van de directie. Daarbij wordt een standpunt bepaald over de wijze van besturen in de toekomst.

Bij de keuze van nieuwe bestuursleden na het aftreden van leden van het bestuur wordt rekening gehouden met de gewenste disciplines binnen het bestuur.

21 - 08 - 2004

Op woensdag werd het zoeken naar het stoffelijk overschot onderbroken door een nieuwe melding: tussen de Friese Hoek en de Rotterdamse Hoek was een skûtsje gezonken. De vier opvarenden waren daarbij te water geraakt. De reddingboten Anna Dorothea en Wouter Vaartjes gingen ter plaatse, evenals het bergingsvaartuig No Limit.

De Wouter Vaartjes en de No Limit haalden beide twee personen uit het water. De geredden werden overgebracht op de Anna Dorothea die het viertal met spoed naar Lemmer bracht. Alle vier opvarenden van het gezonken skûtsje waren

onderkoeld, één was er zelfs ernstig aan toe. De man werd per ambulance afgevoerd. De andere drie werden in het boothuis voorzien van droge kleren en hete koffie. De vier hadden naar eigen zeggen een half uur in het water gelegen. Het stoffelijk overschot van de zwemmer is na enkele dagen gevonden en geborgen.

*“Zeker met het dramatische ongeval in ons achterhoofd, gaf de redding van de vier zeilers bijzonder veel voldoening”, aldus reddingbootschipper Klaas Verhoeff.*

# Bestuurssamenstelling

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

Directeur Mees Pierson (gepensioneerd)

### *Nevenfuncties:*

*Commissaris Stichting Helden der Zee-Fonds "Dorus Rijkers"*

*Directeur Directie der Oostersche Handel en Reederijen*

*Curator van de Fundatie van den Santheuvel, Sobbe*

*Penningmeester Stichting J.A. Vor Der Hake Fonds*

*Non-executive director Vantage Derivatives Ltd. London-UK*

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

Voorzitter Raad van Bestuur van Ziekenhuis Gelderse Vallei, Ede

*Oud-managing director P&O North Sea Ferries*

### *Nevenfunctie:*

*Lid Raad van Toezicht Veerstichting, Leiden*

## **G.J. Kalff**, penningmeester

Directeur-generaal ABN AMRO Bank (gepensioneerd)

### *Nevenfunctie:*

*Voorzitter P.W. Janssen 's Friesche Stichting*

*Penningmeester Stichting Zorg en Bijstand*

*Treasurer Europese Culturele Stichting*

*Waarnemer in bestuur Prins Bernhard Cultuurfonds*

*Commissaris Axa Nederland Verzekeringen,*

*voorzitter Audit Committee*

*President-Commissaris TD Waterhouse BV*

## **Drs. W. Barents**

Directeur Koninklijke Nederlandse Jaarbeurs (gepensioneerd)

## **C. van Duyvendijk**

Bevelhebber der Zeestrijdkrachten b.d.

Lid Raad van Bestuur TNO

### *Nevenfunctie:*

*Commissaris Ontwikkeling en Exploitatie ORW BV*

*Lid bestuur Stichting Helden der Zee-Fonds "Dorus Rijkers"*

*Lid bestuur Willem Vos Fonds*

*Lid Raad van Advies Stichting Leerstoel*

*Zeegeschiedenis (RNL)*

*Voorzitter Raad van Advies Maritieme Techniek TU Delft*

## **Prof. Mr. M. van Olffen**

Notaris De Brauw Blackstone Westbroek

### *Nevenfunctie:*

*Hoogleraar ondernemingsrecht Radboud Universiteit*

*Bestuurder Stichting Lijf en Leden*

## **Mr. J.P. Peterson**

Directeur TMS Transport Management Services BV

### *Nevenfuncties:*

*Consul-Generaal Honorair van de Bondsrepubliek Duitsland te Rotterdam*

*President-Commissaris HES Beheer NV*

*Commissaris OVET Holding BV te Terneuzen*

## **Ir. J.D. Smit**

Algemeen Voorzitter HISWA Vereniging

President Commissaris HISWA RAI Multimedia b.v.

Lid Algemeen Bestuur VNO-NCW

Lid Strategy Board European Union Recreational Marine

Industry Group

Adviseur Nationaal Register

Voorzitter Shipping Valley

### *Nevenfuncties:*

*Penningmeester landelijk Hoofdbestuur VVD*

*Bestuurslid Stichting Nationaal Instituut voor Scheepvaart*

*en Scheepsbouw*

*Voorzitter van de Raad van Toezicht Stichting Maritieme*

*Collectie Rijnmond*

*Voorzitter Stichting Administratiekantoor Renpart Participaties*

## **Mr. J. Willeumier**

Advocaat, partner Stibbe N.V.

## Dagelijks bestuur

L.F.C. Baron van Till, voorzitter

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

G.J. Kalff, penningmeester

Drs. W. Barents



## IN MEMORIAM

H.M. Koningin Juliana der Nederlanden

Beschermvrouwe KNRM 1935-1980

Overleden 20 maart 2004

Z.K.H. Prins Bernhard der Nederlanden

Erevoorzitter KNRM 1938-2004

Overleden 1 december 2004

## Rooster van aftreden

Naam	Functie	Benoemd	Herbenoeming	Jaar van aftreden
L.F.C. Baron van Till	voorzitter	1984 *	–	2006
Mr. P.A. van den Brandhof	vice-voorzitter	2000	2008	2012
G.J. Kalff	penningmeester	1998	–	2005
Mr. J.P. Peterson		1989 *	–	2007
Ir. J.D. Smit		1987 *	–	2007
Mr. J. Willeumier		1998	2006	2010
Drs. W. Barents		2000	–	2005
Prof. Mr. M. van Olffen		2003	2007	2015
C. van Duyvendijk, VADM bd		2004	2008	2016

\* Bestuursperiode thans vastgesteld op maximaal 3x 4 jaar, of maximumleeftijd 70 jaar.

In 2004 werd afscheid genomen van de heer Jhr. H. van Foreest. De heer Van Foreest maakte van 1998 tot en met 2004 deel uit van het bestuur van de Redding Maatschappij. Zijn verdiensten in het bestuur hingen vooral samen met de Radio Medische Dienst en het Vlootplan 2010. De voormalig vice-admiraal van de Koninklijke Marine is in het bestuur opgevolgd door de heer C. van Duyvendijk, tot voor kort Bevelhebber der Zeestrijdkrachten.

### Statutenwijziging

De statuten zijn in 2004 aangepast aan de eisen die het CBF sinds 2003 stelt aan de wijze waarop bestuurders worden benoemd. De zittingstermijnen van bestuursleden zijn beschreven. Bestuursleden worden voor een periode van 4 jaar benoemd en zijn voor maximaal 2 periodes herbenoembaar. Op basis van de aangepaste statuten heeft het bestuur het rooster van aftreden vastgesteld. Vanwege het waarborgen van kwaliteit en continuïteit is een overgangsregeling voor een aantal zittende bestuursleden bepaald.

## Directie

### S.E. Wiebenga, directeur

#### Nevenfuncties:

Lid van de Raad van Toezicht van het Nationaal Reddingmuseum Dorus Rijkers (qualitate qua)  
Lid van bestuur van het Carnegie Heldenfonds  
Lid van het bestuur van De Nederlandse Anchorites  
Council member van de International Lifeboat Federation  
Advising member van de Association for Rescue at Sea  
Lid van de Raad van Toezicht van de Citizens Rescue Organisation

### R.A. Boogaard, adjunct-directeur

#### Nevenfuncties:

Penningmeester stichting Ayubowan  
lid financiële commissie Nederlandse Provincie van de congregatie van de Montfortanen

H.M. Koningin Juliana en Z.K.H. Prins Bernhard hebben sinds hun benoeming tot beschermvrouwe en erevoorzitter geregeld blijk gegeven van hun interesse in en waardering voor het werk van de vele vrijwilligers en beroepsredders bij de KNRM. In 1940 werd de KNRM door de Nederlandse schooljeugd een reddingboot geschonken, die de naam Prins Bernhard kreeg. De Prins verrichtte zelf de naamsonthulling, kort voor het uitbreken van de oorlog. In 1963 onthulde de Prins de naam van de nieuwe reddingboot Koningin Juliana in Hoek van Holland. Tijdens werkbezoeken en officiële gelegenheden als

jubilea en indienststellingen van reddingboten, maakten Koningin en prinsgemaal graag gebruik van de mogelijkheid om redders te spreken en mee te varen op reddingboten. Daarbij gaven zij in de loop der jaren op passende wijze tastbaar blijk van deze verbondenheid door schenkingen aan de Redding Maatschappij die vooral de veiligheid van de bemanningsleden ten goede kwamen. Namens al het vrijwillige en beroepspersoneel hebben het bestuur en de directie van de KNRM haar medeleven betuigd aan de Koninklijke familie.



# Financiële commissie

## Rapportage Financiële commissie

De financiële commissie is door het algemeen bestuur van de KNRM belast met het toezicht op het beheer van het vermogen van de KNRM. In 2004 is zij vijf maal bijeengewees, daarnaast onderhoudt de voorzitter van de financiële commissie wekelijks contact met de directie. Ondermeer beoordeelt de financiële commissie de periodieke rapportages van de externe vermogensbeheerders en houdt ieder kwartaal in aanwezigheid van de vermogensbeheerders een review over de wijze waarop het vermogensbeheer is gevoerd. Getoetst wordt of men binnen de grenzen van het gegeven mandaat heeft geopereerd en er is vooral aandacht voor het beperken van de risico's.

## Vermogensbeleid

Om continuïteit in reddingwerk op lange termijn te waarborgen, is een omvangrijk vermogen noodzakelijk. De baten uit fondsenwerving zijn niet toereikend om de door de KNRM gestelde doelstellingen inzake de gereedencapaciteit 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 beleggen verwacht de KNRM op lange termijn de benodigde opbrengsten te genereren om de meerjarenbegroting sluitend te maken. Bij een jaarlijkse behoefte aan € 4 miljoen beleggingsopbrengst moet bij een geschat meerjarig 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 beleggingsbeleid aangepast aan de financieringsbehoefte. Met het oogmerk op 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 als buffer is opgenomen.



## Beleggingsbeleid

De doelstelling is het behalen van een gemiddeld jaarlijks rendement van 7%. Dit streefrendement is gebaseerd op de financieringsbehoefte die de KNRM heeft voor de exploitatie van haar doelstelling in relatie tot de omvang van het belegde vermogen.

Het gespreid beleggen in vastrentende waarden, wereldwijde aandelen en alternatieve beleggingen maakt dat de portefeuille op de middellange termijn conjunctuurongevoelig is. De bedoeling is daarmee de hoofdsom op lange termijn te garanderen. Ook het nastreven van een meerjaarlijks stabiel beleggingsresultaat is voor de KNRM belangrijk. De tijdshorizon waarin de KNRM belegt is 10 tot 20 jaar. De KNRM beoogt om haar vermogen daar waar mogelijk duurzaam en maatschappelijk verantwoord te beleggen.

## Vermogensbeheer

In 2004 is in het tweede kwartaal uitvoering gegeven aan het besluit uit 2003 om het vermogen van de KNRM te laten beheren door drie vermogensbeheerders. Het mandaat voor deze drie vermogensbeheerders is vergelijkbaar. In portefeuille is voor maximaal 50% in aandelen belegd, maximaal 50% vastrentende waarden en er is voor maximaal 20% ruimte voor alternatieve beleggingen, zoals onroerend goed en hedgefunds. Over 2004 heeft de KNRM een beleggingsresultaat van 4,9% gerealiseerd. Analyse van het resultaat leert dat het wijzigen van de asset allocatie, zoals in 2004 werd gevoerd, rendement heeft toegevoegd. Vanwege het feit dat de portefeuillevijziging pas in het tweede kwartaal is geëffectueerd heeft dat nadelige invloed gehad op het rendement. Daarnaast hebben alle vermogensbeheerders een onderperformance ten opzichte van de afgesproken benchmark laten zien. De financiële commissie heeft in 2004 ook tussentijds met de vermogensbeheerders gesproken vanwege de nieuwe samenstelling van de portefeuille en het achterblijvende rendement in vergelijking tot de markt. Vooralsnog heeft de financiële commissie geen aanleiding gevonden haar beleid voor 2005 te wijzigen.

## Leden financiële commissie

G.J. Kalff, voorzitter financiële commissie

J.D. Smit

L.F.C. Baron van Till

S.E. Wiebenga

R.A. Boogaard

# Managementverslag

Voor de continuïteit en kwaliteit van het reddingwerk worden de reddingstations ondersteund vanuit de hoofdvestiging in IJmuiden. Hier werken 46 medewerkers in vaste dienst. De helft verricht technische en operationele taken voor materieel en mensen van de vloot, de andere helft verricht administratief werk, zorgt voor de interne en externe communicatie, fondsenwerving en automatisering, ter ondersteuning van de reddingstations en de hoofdorganisatie.

## Managementteam

De directie vormt met de afdelingshoofden van de technische en operationele dienst, administratie en publiciteit het managementteam. Het managementteam komt tweewekelijks bijeen en bespreekt alle zaken die binnen de KNRM spelen. De directeur is eindverantwoordelijk, rapporteert aan het bestuur en brengt standpunten en voorstellen over naar het bestuur van de KNRM.

## Medewerkers

De beroepsorganisatie in IJmuiden bestaat uit 23 technisch en operationeel geschoolde personeelsleden en 23 administratief en leidinggevend geschoold personeel. Er werken 14 vrouwen en 32 mannen in IJmuiden. 15 Medewerkers zijn ambulans langs de reddingstations. Op de reddingstations zijn 10 beroepsschippers (mannen) in vaste dienst.

## Personeelsbeleid

De gewenste personeelsformatie is in 2003 bereikt. Er wordt gestreefd naar een verdergaande kwaliteitsverbetering en efficiency. Door natuurlijk verloop in de personeelssamenstelling zal in de loop der jaren bespaard worden op personeelskosten.

In 2004 werd een nieuwe magazijnmeester aangetrokken. Op het secretariaat werd een nieuw afdelingshoofd benoemd na vertrek van één van de secretaresses. Het voormalig afdelingshoofd heeft het directiesecretariaat toegewezen gekregen.

Het ziekteverzuim is laag: slechts 2,1%. De organisatie prijst zich dan ook gelukkig met gezond en gemotiveerd personeel.

## Certificering ISO 9001 uitgesteld

Om de kwaliteit van de prestaties van de beroepsorganisatie doeltreffend en efficiënt te borgen wordt gestreefd naar certificering volgens de ISO 9001 norm. De doelstelling om dit in 2004 te realiseren is niet behaald. Naar verwachting kan certificering medio 2005 plaatsvinden. Naar de aard van de organisatie zijn de kritische succes factoren en de prestatie-indicatoren gericht op operationele aspecten, zoals beschikbaarheid van materieel, geoefendheid van bemanning en registratie en afhandeling van incidenten. Uit oogpunt van fondsenwervingsresultaten wordt ook gemeten op naamsbekendheid, waardering en groei in donateurs.

## CBF keurmerk

Bij de beoordeling ter verkrijging van de CBF keurmerk voor goede doelen wordt de kwaliteitsborging meegewogen in de bepalingen hoe efficiënt de gedoneerde gelden worden aangewend voor het reddingwerk. Herkeuring van het CBF keurmerk voor de KNRM heeft in 2003 plaatsgevonden en leverde een verlenging op tot 1 juli 2008.

## Milieu en arbeidsomstandigheden

Voor een organisatie die werkt aan veiligheid en hulpverlening staat zorg voor arbeidsomstandigheden en milieu hoog in het vaandel. Waar veel bemanningsleden en medewerkers soms moeten werken onder extreme omstandigheden is het balanceren op het slappe koord. Hoe ver kun je en mag je gaan? De KNRM geeft voorschriften en richtlijnen, maar de beslissing of er wel of niet wordt gevaren wordt uiteindelijk genomen door de schipper en de plaatselijke commissie. Er is veel oog voor veilige werkomstandigheden, zowel op zee als in de boothuizen en werkplaatsen. Regelmatig laat de KNRM een risico-inventarisatie uitvoeren om te toetsen in hoeverre de werkomstandigheden aan de wal veilig zijn. Voor beroepspersoneel gelden vastgestelde arbeids- en rusttijden.

Waar de reddingboten soms moeten opereren in kwetsbare gebieden, zoals de Waddenzee en de duingebieden, wordt gezorgd voor naleving van wet- en regelgeving, tenzij levensreddend optreden anders noodzakelijk maakt.



Kritische Succes Factoren	Prestatie Indicatoren	norm	2004	2003
<b>Operationeel</b>				
Opkomsttijd	Aantal minuten tussen alarmeren en varen	😊 10	10	10
Geoefendheid	Percentage oefeningen uitgevoerd van oefeningenlijst	😊 80%	85%	86%
Gereddencapaciteit	Realisatie vlootplan *	😊 300	344	302
Incidenten	Aantal nautische ongevallen	😞 0	23	6
<b>Technisch</b>				
Beschikbaarheid	Percentage beschikbaarheid materiaal	😊 90%	92,50%	94%
Betrouwbaarheid	Uitvalpercentage als gevolg van storingen	😊 <5%	2,50%	nbn
Levertijd logistiek	Periode tussen bestelling en aflevering bij stations	😞 <3 wkn	3 wkn	4 wkn
Incidenten	Aantal technische ongevallen	😞 0	14	3
<b>Vrijwilligers</b>				
Verloop	Percentage niet gepland verloop	😞 3%	5,40%	nbn
Opleidingen	Percentage gediplomeerde bemanningsleden	😞 50%	44%	nbn
Leeftijd	Gemiddelde leeftijd vrijwilligers	😊 >35 <45	38	40
Ongevallen	Aantal gevallen letselschade	😞 0	10	3
<b>Beroeps</b>				
Ziekteverzuim	Percentage ziekteverzuim	😊 <5%	2,10%	2,30%
Ongevallen	Aantal gevallen letselschade	😞 0	2	0
<b>Financieel</b>				
Vermogensgroei	Toevoeging aan het vermogen	😞 0	-1,60%	-0,80%
Spending ratio	= Directe last tbv. doelstelling: totale last	😊 0,85	0,87	0,85
<b>Imago</b>				
Waardering	Cijfer gegeven door geïnterviewde bij charibarometer	😊 7	7,6	7,3
Bekendheid	Cijfer gegeven door geïnterviewde bij charibarometer	😊 5	5	4,9
<b>Fondsenwerving</b>				
Donateurs	Percentage groei aantal donateurs t.o.v. voorgaand jaar	😊 1%	3%	3%
Donaties	Percentage groei gemiddelde donatie t.o.v. voorgaand jaar	😊 1%	6%	1%
Fundraising ratio**	Percentage kosten fondsenwerving	😞 25%	15,20%	11,35%
Externe klachten	Aantal ingediende klachten	😊 100	98	109

\* streef realisatie 2010

\*\* Externe norm CBF Keur = 25%, interne norm KNRM = 15%. (Directe + indirecte kosten fondsenwerving: totale opbrengst fondsenwerving)

### Tractordrijver Fred Halderman van het reddingstation Zandvoort:

*"De reddingbootbemanning gaf er de voorkeur aan om in noordwestelijke richting gelanceerd te worden, want dan hadden ze de stroom mee. Nadeel hiervan was echter dat we dan de zee dwars in zouden krijgen. Ik gaf de voorkeur van de reddingbootbemanning prioriteit en reed in noordwestelijke richting de branding in. We kregen zware klappen van opzij. Lang leek het goed te gaan, totdat we door een breker werden opgetild en naast de rupsbanden weer werden neergezet. Van het één op het andere moment stonden we muurvast. We besloten direct de reddingboot te lanceren.*

*Dat verliep naar wens. De Valentijn knokte zich een weg door de branding en wij bleven alleen achter. Wij oefenen het bergen van een tractor zonder aandrijving ieder jaar en dus wisten we wat ons te doen stond. Drie mannen gingen in overlevingspak te water om wadend en zwemmend een sleeptrous naar ons toe te brengen. Twee van hen bereikten de Seatrac, de derde werd door de stroming meegevoerd en bereikte met enige hulp het strand. Inmiddels zakte de Seatrac over rechts weg in het zand. Het was dus zaak dat wij van boord gingen. We zijn met z'n drieën*

## Toelichting op afwijkingen in prestatie-indicatoren:

### Ongevallen/incidenten

In 2004 is vorm gegeven aan een standaard registratie, beoordeling en afhandeling van incidenten (nautisch, technisch en letselschade). Er vindt momenteel een bewustwordingsproces plaats bij alle betrokkenen op reddingstations en bij de hoofdvestiging, dat incidenten gemeld moeten worden, ook wanneer dit ogenschijnlijk niet de moeite waard is. Het managementteam ziet liever te veel meldingen dan te weinig, zodat betrokkenen in de organisatie lering trekken uit de incidenten ter voorkoming van soortgelijke op andere plaatsen.

De nautische ongevallen hebben voornamelijk te maken met verkeerde navigatie- en situatiebeoordelingen, waardoor gevaarlijke situaties, bijna-ongelukken en ongelukken ontstonden. Gevolg: schade aan romp of scheepsconstructie. Belangrijkste schades in 2004: vastlopen reddingboot Hindeloopen op strekdam en stranding reddingboot Harlingen tijdens zoekactie bij afgaand water op de Waddenzee.

De technische ongevallen hebben te maken met storingen in technische systemen, waardoor gevaarlijke situaties, bijna-ongelukken en ongelukken ontstonden. Gevolg: technische schade aan motoren, materieel en apparatuur. Belangrijkste schades in 2004: vastlopen van MAN-dieselmotoren in reddingboottype Johannes Frederik (15 meter klasse). Ontsporen van rubber tracks van lanceervoertuigen. Losscheuren van rubber tube van reddingboot Anna Margaretha tijdens duurproef.

De ongevallen met letselschade vragen de meeste aandacht, omdat het hier om persoonlijke ongelukken gaat, die ernstige gevolgen kunnen hebben. Bij alle ongevallen wordt beoordeeld in hoeverre de arbeidsomstandigheden (ARBO) een rol spelen. Daarbij in ogenschouw nemend dat het zich verplaatsen op een bewegend schip altijd een risico is.

Belangrijkste letselschades in 2004: val van een technisch monteur bij onderhoudswerkzaamheden op werf. Val van een onderaannemer bij werkzaamheden op een reddingboot in de werkplaats te IJmuiden.

### Verloop vrijwilligers

Het ongeplande verloop van vrijwilligers was in 2004 hoger dan de norm. Dit heeft voor een deel te maken met de mobiliteit van vrijwilligers (verhuizing, verandering van werkgever) en voor een kleiner deel met het sneller bedanken voor de vrijwilligersfunctie.

De KNRM besteedt veel zorg aan persoonlijke contacten met vrijwilligers. Aandacht voor lief en leed is even belangrijk als aandacht voor opleiding en training.

“Binden en boeien” is belangrijk om vrijwilligers vast te houden. Belangrijke randvoorwaarden die de vrijwilligers motiveren om langdurig de KNRM te dienen zijn de kledingpakketten, verzekeringen, aanvullende opleidingen en vrijwilligersvergoedingen. Evenzo onmisbaar zijn saamhorigheid, teamgeest, zingeving en dankbare geredden.

*te water gegaan en naar het strand gezwommen. Ook dat viel niet mee, maar het lukte. De gestrande Seatrac werd door twee shovels uit het water getrokken en ter plekke met vereende krachten gerepareerd. De situatie is uitgebreid geëvalueerd en er zijn goede lessen uit getrokken. Maar ik zeg nooit meer dat zoiets niet meer kan gebeuren! De zee is iets om respect voor te hebben en te houden.”*







### Opleidingen

De KNRM biedt haar vrijwilligers een mix van opleidingen. Zo zijn voor alle varende vrijwilligers de opleiding Fast Rescue Boat Training en EHBO verplicht. De overige opleidingen voor navigatie, communicatie en operationele vaardigheden zijn aanvullend. Voor een zorgvuldige normering worden behaalde diploma's gewogen naar het belang van de opleiding. In 2004 is het opleidingsniveau lager dan in 2003. Door sneller verloop en nieuwe aanwas van vrijwilligers is opleiden een continue proces. In 2005 zal een extra inspanning geleverd moeten worden om met name de EHBO-opleiding versneld uit te voeren. In 2004 werd gestart met een nieuwe technische cursus voor motordrijvers op reddingboten. Deze opleiding komt voort uit de standards on Training, Certification and Watchkeeping for Maritime SAR-unit Crews.

### Gediplomeerde redders

Opleiding	aantal	2004	Streef
Fast Rescue Boat Training	381	69% ☹️	80%
Maritieme communicatie	329	59% 😊	50%
Vaarbewijs	248	45% ☹️	70%
Theoretische Kustnavigatie	105	19% ☹️	25%
Radarwaarnemer	167	30% ☹️	50%
EHBO	276	50% ☹️	80%

### Logistiek

Aflevering van bestellingen van reddingstations bij het centrale magazijn van de KNRM in IJmuiden verlopen inmiddels sneller dan in 2003. Verbetering werd behaald door een beter bestel- en volgsysteem en door een vaste medewerker verantwoordelijk te maken voor de logistiek. In 2005 wordt verdergaande verbetering verwacht.

### Vermogensgroei

In 2004 kon geen groei worden gerealiseerd door overschrijding van de begrote exploitatie en minder inkomsten uit nalatenschappen.

### Kosten fondsenwerving

Het percentage aan kosten fondsenwerving is gerelateerd aan alle inkomsten uit fondsenwerving. Ter verkrijging van het CBF keurmerk is 25% kosten fondsenwerving toegestaan. Het bestuur van de KNRM houdt vast aan maximaal 15%. Door minder inkomsten uit nalatenschappen dan begroot en extra investeringen ter intensivering van fondsenwerving, viel het percentage hoger uit (15,2%). In absolute kosten vielen de wervingskosten 2% hoger uit dan in 2003.



# Medewerkersverslag

## Vrijwilligers en personeel

Waar veel vrijwilligersorganisaties moeite hebben om voldoende mensen te vinden voor alle te verrichten werkzaamheden, ziet de KNRM het aantal vrijwilligers nog jaarlijks stijgen. Dit heeft voor een deel te maken met nieuwe reddingstations, maar ook met bewustwording op reddingstations van de noodzaak om altijd te beschikken over voldoende bemanningsleden. Veel vrijwilligers zijn buiten werktijd binnen tien minuten beschikbaar, maar zijn onder werktijd elders, te ver van het reddingstation. Dus wordt er ook gezocht naar vrijwilligers waar die situatie precies omgekeerd is.

De belangstelling voor het reddingwerk is groot en blijft ook bij de actieve vrijwilligers jarenlang bestaan. Daardoor worden jaarlijks veel jubilarissen gedecoreerd.

Met elkaar vormen de vrijwilligers de basis voor het reddingwerk. De ondersteuning vanuit de hoofdvestiging in IJmuiden zorgt voor verlichting in werkzaamheden op technisch en administratief vlak.

## Op 31 december 2004 stonden de volgende aantallen medewerkers ingeschreven:

668	bemanningsleden (vrijwillig)
10	schippers (beroeps)
142	plaatselijke commissieleden
9	bestuursleden
23	technische en operationeel personeel (beroeps)
23	kantoorpersoneel (beroeps)
7	medische en technische adviseurs (vrijwillig)
9	vrijwilligers kantoor
5	vrijwilligers werkplaats
5	artsen Radio Medische Dienst
48	Reddingwinkelhouders

Onder de vrijwillige bemanningsleden zijn 19 vrouwen.

## Mutaties

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

112	In dienst
62	Uit dienst
2	Overleden

## Aantal jubilarissen in 2004

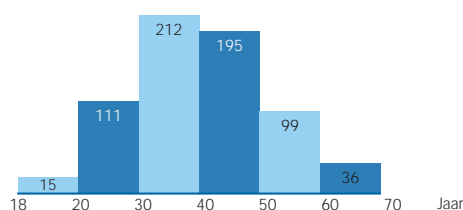
Bemanningsleden van reddingboten komen jaarlijks in aanmerking voor een onderscheiding met een Koninklijk tintje. De Vrijwilligersmedaille wordt toegekend aan iedereen, die tien jaar of veelvouden van vijf daarboven, in actieve dienst bij een hulpverleningsorganisatie is. In de laatste jaren werden de volgende onderscheidingen uitgereikt:

In dienst	2004	2003	2002
10 jaar	16	27	24
15 jaar	18	6	17
20 jaar	7	3	4
25 jaar	2	1	4
30 jaar	3	1	1
35 jaar	1	-	1
40 jaar	-	-	2

Deze onderscheidingen worden niet uitgereikt aan plaatselijke commissieleden. De KNRM reikt bij een jubileum van een bemanningslid of een commissielid eigen medailles uit bij 25 en 40 jarig dienstverband. In 2004 werden negen jubilarissen gedecoreerd bij hun 25-jarig jubileum.

## Leeftijd

Gemiddelde leeftijd of leeftijdsopbouw bemanningen



## Unieke onderscheiding

21 april 2004

21 - 04 - 2004

De KNRM-bemanningsleden Ton Haasnoot en Rob de Boer kregen op 21 april 2004 een zilveren Erepennig voor Menslievend Hulpbetoon uitgereikt. Deze penning is een uiterst zeldzame onderscheiding die uitsluitend wordt uitgereikt aan 'hen die een menslievende daad hebben verricht die de kenmerken draagt van moed, beleid en zelfopoffering'. Haasnoot en De Boer belandden op 4 september 2001 in zee tijdens een reddingactie in een poging drie schipbreukelingen te redden uit zes tot acht meter hoge brekende golven tegen de betonblokken van de Noordpier bij IJmuiden.

De KNRM is van mening dat de complete bemanningen van IJmuiden en Wijk aan Zee op 4 september 2001 een grootse daad hebben verricht. Om die reden werden alle betrokkenen reeds in 2001 onderscheiden met zeldzame KNRM-onderscheidingen. Het Kapittel voor de Civiele Orden, het orgaan dat aanvragen voor (koninklijke) onderscheidingen toetst en daarin een adviserende rol vervult, kende aan de moedige optredens van Haasnoot en De Boer nóg meer gewicht toe en derhalve werden beide heren gedecoreerd met een zilveren Erepennig voor Menslievend Hulpbetoon.

# Operationeel verslag

De KNRM is belast met redding en hulpverlening in het zogenaamde Maritieme Search and Rescue verantwoordelijkheidsgebied van de Nederlandse Kustwacht. Dit gebied omvat het Nederlandse Continentaal Plat (Noordzee), Waddenzee, Zeeuwse en Zuid-Hollandse 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 (80%) uitgevoerd door de reddingstations van de KNRM.

De verantwoordelijkheid mag dan feitelijk bij de overheid liggen; door het convenant te sluiten heeft de KNRM een eigen verantwoordelijkheid om te voldoen aan kwaliteitseisen op het gebied van ondermeer operationele inzetbaarheid, getraindheid, veiligheid en gereddencapaciteit.



## Grondzee verbrijzelt veerbootraam

Vlieland – 26 februari 2004

Wind: ZZW 3-5

De veerboot Oost Vlieland was om 11.45 uur vertrokken van Vlieland en maakte om 11.55 uur de draai bij de kardinale boei ZS11/VS2, toen zij aan bakboordzijde werd verrast door een vier meter hoge grondzee. Er stond weinig wind en een gemiddelde golfhoogte van anderhalve meter, maar de zee was onstuimig en van tijd tot tijd ontstonden er hoge grondzeeën, iets dat in deze tijd van het jaar niet ongebruikelijk is. Twee aan het raam zittende vrouwen uit Utrecht en Eindhoven

hadden niets in de gaten. De grondzee verbrijzelde één van de ramen. De vrouwen werden uit de bank geslingerd en bedekt met glasscherven. Veerbootkapitein Van Randen meldde aan de Brandaris dat zich aan boord een ongeval had voorgedaan en dat hij een reddingboot wenste.

Om 12.10 uur vertrok de reddingboot Christien uit de haven van Vlieland met aan boord tevens gealarmeerd ambulancepersoneel. De veerboot en de reddingboot ontmoetten elkaar

# Operationeel resultaat in 2004

## Operationele gereedheid

Het meest zichtbare resultaat werd behaald met de 1611 hulpverleningen en reddingen door de reddingstations. Maar belangrijker nog was de operationele gereedheid, 24 uur per dag, 365 dagen per jaar. Om dit mogelijk te maken hebben de bemanningsleden tientallen uren opleidingen en oefeningen achter de rug, werden de reddingboten goed onderhouden en droegen de vrijwilligers dag en nacht hun alarmontvanger om direct gealarmeerd te kunnen worden.

## Opleidingsniveau

Het verloop en de toename van het aantal vrijwilligers heeft het gemiddelde opleidingsniveau in 2004 nadelig beïnvloed. Er zal in 2005 een extra inspanning geleverd moeten worden om weer boven de norm van 50% te komen. De norm is bepaald door een combinatie van gediplomeerde bemanningsleden per reddingstation, gerelateerd aan de functie op de reddingboot.

## Geoefendheid

De geoefendheid van bemanningen wordt gestaafd aan de oefenrapportages. In de prestatie-indicatoren wordt een norm gesteld van 80% geoefendheid. Het gemiddelde ligt op 85%. Een procent lager dan 2003.

## Alarmering en opkomsttijd

Voor een snelle inzet is de KNRM afhankelijk van een nauwkeurige alarmering. Alarmeringen komen nu van regionale alarmcentrales, na informatie door het Kustwachtcentrum. In 2005 zal het Kustwachtcentrum ook rechtstreeks de KNRM kunnen alarmeren via P2000. Dit zal de opkomsttijd niet beïnvloeden, maar verkort wel de tijd tussen incidentmelding en alarmering, doordat één schakel in de huidige alarmering kan worden overgeslagen (van Kustwacht naar alarmcentrale). Na een noodmelding door een schip in nood kan de reddingboot dus sneller uitvaren.

## Samenwerkingsverbanden

De Redding Maatschappij heeft zich in 2004 nadrukkelijker geprofileerd bij collega-hulpverleners. Actieve deelname aan multi-disciplinaire oefeningen hebben bijgedragen aan beter wederzijds begrip voor mogelijkheden en onmogelijkheden. Deze samenwerking heeft geleid tot actieve betrokkenheid bij de opstelling van het Rampenplan Waddenzee, waarin de KNRM een cruciale rol speelt in het redden van mensen, maar ook het vervoer van hulpverleners.

De KNRM is sinds 2004 deelnemer in een klankbordgroep van Binnenlandse Zaken, die de zogenaamde Land-Zee regelingen beoordeelt op de juiste afstemming tussen hulpdiensten op het land en op zee. Het doel daarbij is om bestuurlijke en operationele regelingen te verbeteren.

## Medische hulpverlening

Een belangrijk onderwerp van gesprek in 2004 tussen reddingstations en de medische commissie van de KNRM is het niveau van medische handelingen waartoe de bemanning van reddingboten bevoegd is. Op advies van de medische commissie blijft dit beperkt tot het niveau van eerste hulp, waaraan de medische uitrusting aan boord is gerelateerd. In noodgevallen kan een arts van de Radio Medische Dienst instructies geven om andere levensreddende handelingen te verrichten, dan uitsluitend de EHBO-handelingen.



26 - 02 - 2004

bij de VL 7. Gezien de ravage aan boord van de veerboot hadden zich veel persoonlijke ongelukken kunnen voordoen, maar als door een wonder vielen er slechts twee gewonden. De ene vrouw was door de zware zee uit de bank geslagen en met haar hoofd tegen een tafel gevallen. Naast een hoofdwond had de vrouw snijwonden van het versplinterde glas. De andere vrouw klaagde over nekklachten en was licht onderkoeld.

Nadat de slachtoffers klaar waren gemaakt voor transport werden zij, met hun hondje, aan boord van de reddingboot genomen. De reddingboot voer naar Harlingen, waar een ambulance klaarstond voor verder vervoer naar het ziekenhuis. Het reddingstation Harlingen ontfermde zich over het hondje en de bagage van de dames.



# Radio Medische Dienst verslag

## Kwaliteitsjaarverslag 2004 Radio Medische Dienst voor de Scheepvaart (RMD)

De Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij (KNRM) heeft per 1 januari 1999 de organisatie, coördinatie en zorg voor de praktische uitvoering van de Radio Medische Dienst op zich genomen. Deze taak werd overgenomen van het Nederlandse Rode Kruis. De basis wordt gevormd door een samenwerkingsovereenkomst tussen de Staat der Nederlanden, de Koninklijke Marine en de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij. Deze overeenkomst werd ondertekend op 6 januari 1999 en gold voor een periode van vijf jaren met daarna een stilzwijgende verlenging van jaar tot jaar.

## Doelstelling Radio Medische Dienst

Het geven van medische adviezen aan schepen op zee. Hiermee wordt voldaan aan een overheidsverplichting zoals deze is vastgelegd in een VN resolutie 1958 en de Europese Richtlijn 92/99 welke van kracht werd op 31 maart 1992. Op grond hiervan is de Nederlandse Staat verplicht "met het oog op de medische hulpverlening aan boord van schepen, een voor zeevarenden kostenloze radio medische adviesverlening te garanderen gedurende 24 uur per dag". Praktisch voordeel van de Radio Medische Dienst binnen de KNRM organisatie is de gemakkelijker inschakeling van de RMD-arts door de bemanning van reddingboten bij contact met gewonden of zieken. Bij het aan boord nemen van patiënten is volgens bedrijfsvoorschrift de schipper van de KNRM verplicht vooraf de arts RMD te consulteren

## Uitvoering

De praktische uitvoering is in handen van vijf BIG-geregistreerde artsen welke allen beschikken over een nautische achtergrond. Deze artsen hebben een samenwerkings-overeenkomst met de KNRM waarin voorwaarden en verantwoordelijkheden zijn vastgelegd. Het dagelijks functioneren van de RMD is vastgelegd in een Huishoudelijk Reglement. In de KNRM organisatie is de Radio Medische Dienst volledig ingebed als ware het een reddingsstation. De artsen RMD kunnen daarin gezien worden als de bemanning van een

reddingsstation, de Medische Commissie als plaatselijke commissie, bestaande uit drie medici.

Technische problemen in de communicatie/bereikbaarheid, zowel in hardware/software als onderlinge contacten, werden door de KNRM in 2004 opgelost. Ook het elektronisch dossier functioneert goed.

Een vertegenwoordiger van de artsen heeft in juni 2004 een bijeenkomst van de beroepsschippers van de reddingboten bijgewoond, om elkaar te informeren over de werkwijze en de samenwerking te bevorderen. De RMD is tweemaal bij een oefening van de reddingboten betrokken geweest, dit onder andere om de communicatiemogelijkheden te testen.

## Visie op kwaliteit

De kwaliteit van de medische advisering moet voldoen aan de maatstaven van de medische beroepsuitoefening zoals deze geldt in Nederland. Ervan uitgaande dat het een verlengstuk is van de eerste lijns geneeskunde worden de protocollen gehanteerd zoals deze zijn vastgesteld door het Nederlands Huisartsen Genootschap.

Zo nodig vindt consultering van externe deskundigen plaats, bijvoorbeeld specialisten in het Havenziekenhuis te Rotterdam. Beperking van de mogelijkheden c.q. ad hoc improvisatie kan worden opgelegd door specifieke omstandigheden (de locatie van het schip, de mogelijkheden aan boord, taalbarrière etc.).

## Kwaliteitsbeleid

Van ieder contact/advies wordt een verslag gemaakt hetgeen wordt verzonden naar de artsen van de RMD en naar de Medisch Adviseur KNRM voor een intercollegiale toetsing. De Medisch Adviseur is verantwoordelijk voor de voorlichting van het Bestuur van de KNRM inzake de kwaliteit van de uitvoering van de RMD. Onduidelijkheden of knelpunten worden onderling besproken en worden zo nodig onderwerp gemaakt van vergaderingen van de Medische Commissie en de artsen welke vier maal per jaar plaatsvindt.



## Rolf Heikens, arts van de Radio Medische Dienst

*"Een arts van de Radio Medische Dienst moet feeling hebben met de scheepvaart. De aanvragen zijn zeer divers. De ene keer betreft het een visserman die aan dek onderuit is gegaan, terwijl er evenzogoed een zeeman kan bellen die extreme heimwee heeft naar zijn pasgeboren dochtertje. Omdat je geen lijfelijk contact hebt en vaak niet rechtstreeks met de patiënt communiceert, vraagt dit werk veel improvisatievermogen.*

*Wanneer de machinist van een zeeschip tijdens stormweer onderuit gaat in de machinekamer, moet je weten hoe het is om op een stampend schip te zitten, dat evacuatie over smalle*





### Klachtenbehandeling

Er bestaat een Klachtenregeling met een onafhankelijke Klachtencommissie. Over het jaar 2004 werden geen klachten ingediend.

### Samenstelling Commissie Radio Medische Dienst:

Dr. W.F. van Marion, *voorzitter*

Dr. P.K.H. Hut, *secretaris*

Prof. dr. J.J.L.M. Bierens, *lid*

Een overzicht van de Radio medische adviezen staat op pagina 16 en 17.

Probleem bij de kwaliteitsbewaking is het feit dat door de aard van de situatie er zeer frequent sprake is van een zogenaamde open eind constructie. Terugkoppeling van de verdere gang van zaken rond de patiënt is in de praktijk vaak moeilijk te realiseren. Voor het kwaliteitsbeleid op langere termijn is dit een belangrijk item waarbij voor de oplossing hiervan gedacht moet worden aan verdergaande internationale samenwerking.

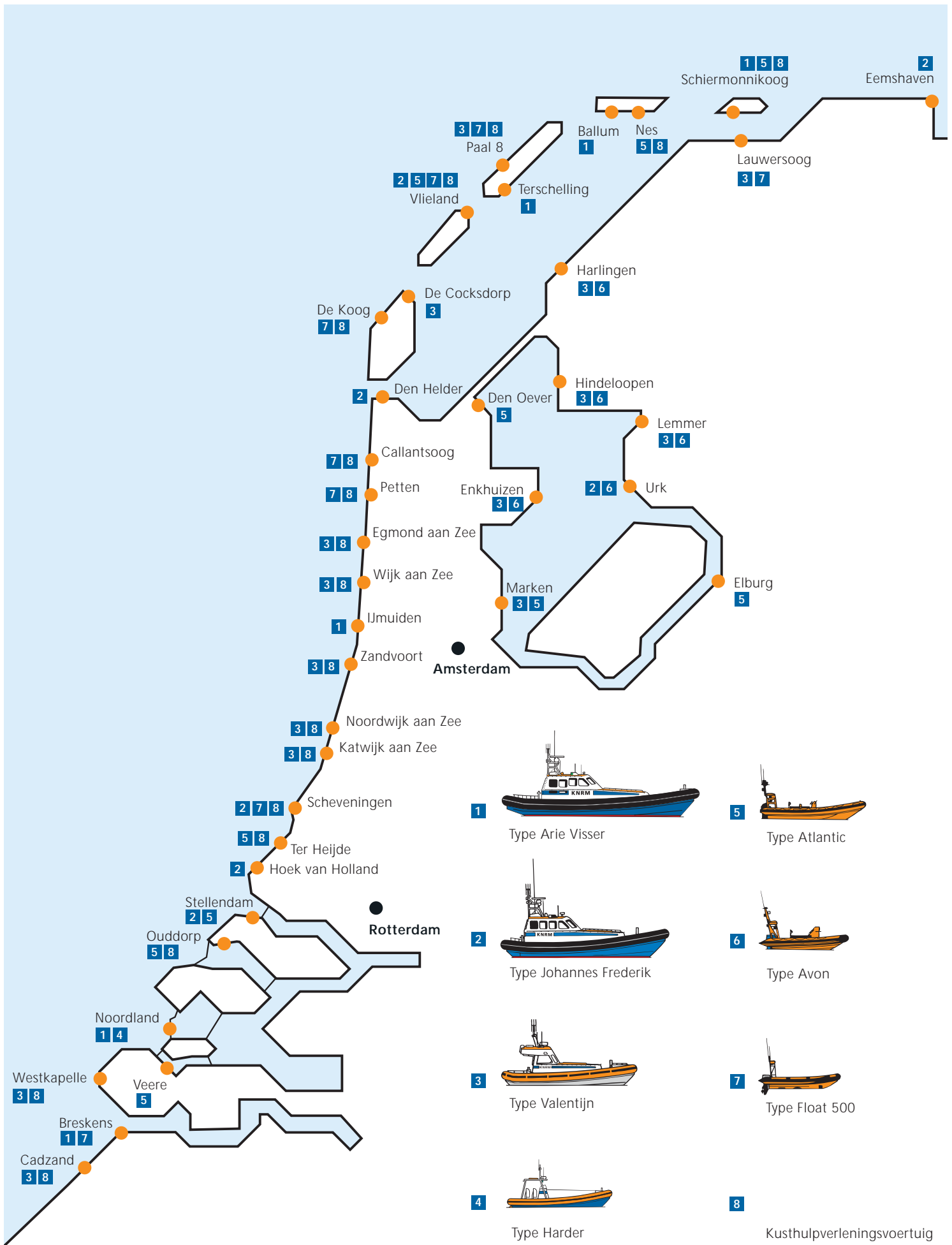
### Betrokkenheid patiënten en consumenten bij de organisatie RMD

Hiertoe bestaat een Adviescommissie Radio Medische Dienst voor de Scheepvaart, waarin zitting hebben: de Kustwacht, Marine Vlieggkamp De Kooy, het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, de KNRM, vertegenwoordigers van de scheepvaart als de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders, Federatie van Visserijverenigingen etc. Deze Commissie vergadert jaarlijks (of zoveel vaker als noodzakelijk).



*scheepstrappen moeizaam is en waar de medicatie te vinden is. Zonder het vermogen om je in de situatie van een schip te verplaatsen, is het geven van goede adviezen onmogelijk. De RMD wordt gemiddeld 800 keer per jaar om medisch advies gevraagd. Aangezien de meeste RMD-artsen ook een reguliere artspraktijk hebben, is de belasting bij vlagen erg groot. Als ik dringende gevallen in de spreekkamer heb en ik krijg een oproep binnen van een zeeman met oorspijn, dan krijgt het schip te horen dat hij eventjes in de wacht gaat. Maar andersom gebeurt ook. Als ik een controle uitvoer bij één van mijn eigen patiënten en er vindt aan boord van een*

*schip een hartaanval plaats, dan gaat de patiënt terug naar de wachtruimte. Mijn patiënten weten dat dat kan gebeuren en vinden het ook geen probleem. Het komt voort uit onze betrokkenheid met de zeeman en daarnaast is het werken bij de RMD vanuit vaktechnisch oogpunt ook bijzonder interessant. Vaak werk je als RMD-arts op grote afstand, met beperkte middelen en met een taalbarrière. Als een zorgelijke situatie ondanks al die beperkingen toch goed afloopt, geeft ons dat een grote kick. Ik neem 's nachts soms een borrel om met mezelf de goede afloop te vieren!"*



# Reddingstations en -materieel

## Reddingvloot

April 2005

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
Jeanine Parqui *	9/2005	Hoek van Holland

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

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

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

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-KNWW *	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
George Dijkstra *	6/2005	Ter Heijde

**3** 10,6 x 4,1 x 0,75 m, 2 x 430 pk, 34 knopen  
50 geredden, 4 bemanning

Harder *	1987	Noordland-Burghsluis
Prototype 1	2003	

**4** 9,0 x 2,9 x 0,5 m, 2 x 250 pk, 34 knopen  
20 geredden, 3 bemanning

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

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

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

**6** 5,4 x 2,05 x 0,4 m, 90 pk, 40 knopen  
8 geredden, 2 bemanning

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

**7** 5,1 x 2,0 x 0,3 m, 50 pk, 25 knopen  
5 geredden, 3 bemanning

## Kusthulpverlening

Kusthulpverleningsvoertuig type Unimog  
Kusthulpverleningsvoertuig type Ginaf

**8**

## Reserve

Koningin Juliana *	1963
Javazee *	1967

\* werden de KNRM geschonken

# Materieelverslag

## Beschikbaarheid en betrouwbaarheid

Gemeten naar de maatstaven voor de prestatie-indicatoren zijn de reddingmiddelen ruimschoots boven de norm gebleven voor beschikbaarheid en betrouwbaarheid. De beschikbaarheid heeft voornamelijk te maken met de tijdsduur die nodig is voor preventief, periodiek onderhoud. Zowel de eigen werkplaats als de ingehuurde werven hebben voldaan aan de verplichtingen binnen de gestelde termijn een reddingboot te onderhouden. Het percentage is helaas negatief beïnvloed door enkele grote motorschades en noodzakelijke, onvoorziene modificaties.

De kleine reddingboten van het type Avon en Float 500 raken aan het einde van hun technische levensduur, waardoor er vaker dan gemiddeld storingen optreden en daardoor het betrouwbaarheidspercentage wordt beïnvloed. In de komende jaren is voorzien in vlootvernieuwing van deze typen reddingboten.

## Technische problemen dieselmotoren

Op 8 juni 2003 werd de Scheveningse reddingboot Jan van Engelenburg gealarmeerd voor een jacht dat met stormweer in de branding was verdaagd. Onderweg naar het jacht kreeg de Jan van Engelenburg problemen met de stuurboordmotor. Op één motor slaagden de Scheveningse redders erin om het jacht uit de branding te bevrijden.

Onderzoek bracht aan het licht dat de motor onherstelbaar beschadigd was en vervangen moest worden. Nog geen jaar later brak een onderdeel van de nokkenas en sloeg één van de drijfstangen dwars door het carter. Uitgebreid onderzoek door een onafhankelijk expertisebureau heeft uitgewezen dat zogenaamde grenssmering als oorzaak zou kunnen worden aangewezen. Deze grenssmering kan ontstaan door de heftige bewegingen van de reddingboot en door de constructie van het oliecarter. Uit voorzorg zijn alle reddingboten van hetzelfde type als de Jan van Engelenburg én de reddingboot Arie Visser grondig onderzocht. Het is gebleken dat aanpassingen aan de reddingboten van het type Jan van Engelenburg absoluut noodzakelijk zijn. Er is daarom besloten een aantal reddingboten, die nog vele jaren goede diensten moeten kunnen bewijzen, zal worden gehermotoriseerd.

De reddingboot Kapiteins Hazewinkel is daarvan de eerste en zal in 2005 worden voorzien van twee nieuwe motoren van een ander merk. Hermotorisering kost € 80.000,- per reddingboot.

## Modificaties

Iedere reddingboot functioneert bij tijd en wijlen op het top-punt van zijn technische prestaties. Constructies, motoren, installaties en apparatuur moeten dan blijven functioneren. Toch blijkt elke reddingboot, na inzet onder de meest extreme omstandigheden, voor verbetering vatbaar.

In 2004 zijn verbeteringen aangebracht om het varen in ijs tot op zekere hoogte mogelijk te maken. IJsgang is voor waterjets een groot probleem, maar dat probleem kan door technische aanpassingen en beheerst varen worden omzeild.

In 2004 zijn verschillende reddingboten bij groot onderhoud voorzien van nieuwe zadels van het type Uhlmann. Deze Zweedse zadels zijn ontwikkeld door een ergonoom. Tijdens het varen onder extreme omstandigheden zorgen deze zadels er voor dat de belasting op de rugwervels wordt verminderd, waardoor bemanningsleden minder vermoeid raken en minder kans op het ontstaan van rugletsel hebben.

In 2004 is een proefopstelling gemaakt op de reddingboot Koos van Messel van een nieuw Automatic Identification System (AIS). Voor grote zeegaande schepen zijn deze systemen verplicht. Het systeem zorgt voor een zichtbaar identificatie-kenmerk op de elektronische navigatiesystemen aan boord van schepen, zodat ieder schip te volgen is.

Het is het streven in de toekomst alle reddingboten van 10 meter en groter te voorzien van dit systeem. Per apparaat een kostenpost van € 8.000,-, zodat gefaseerd invoeren noodzakelijk is.

## Vlootmutaties

In 2004 vonden de volgende wijzigingen in de vloot plaats: Op Vlieland werd de Huibert Dijkstra (Atlantic 75) in dienst gesteld. Op Terschelling-Paal 8 is de reddingboot Poon gewisseld voor de Heek. De Poon is van de sterkte afgevoerd.

Op Ameland (Ballumerbocht) werd de Anna Margaretha (19 meter klasse) in dienst gesteld.

De reddingboot Johannes Frederik verhuisde naar Den Helder,

## Nieuwe reddingboten voor het Waddengebied

In 2004 werden nieuwe reddingboten in dienst gesteld op Schiermonnikoog, Ameland en Vlieland. Alle drie de eilanden kregen een Atlantic 75 en Ameland bovendien een type Arie Visser (19 meter). Met deze vernieuwing is de geredden-capaciteit in het gebied toegenomen met 72 geredden. Door een nalatenschap van mevrouw Anna Margaretha Henny is de KNRM in staat geweest de reddingboot Anna Margaretha te laten bouwen voor het reddingstation Ameland-Ballumerbocht. Eerder al werd de reddingboot Maria Hofker gestationeerd in Nes en de Edzard

Jacob op Schiermonnikoog. Deze Atlantic 75 reddingboten werden aangeschaft in 2003, uit de nalatenschap van mevrouw Hofker en uit schenkingen van de familie Van Holthe. Het reddingstation Vlieland werd uitgerust met de nieuwe reddingboot Huibert Dijkstra van het type Atlantic 75. De reddingboot is bekostigd uit de nalatenschap van de heer H. Dijkstra.

waar de Dorus Rijkers zal worden vrijgemaakt om als reserveboot te fungeren.  
 Op Ameland (Nes) werd de Maria Hofker (Atlantic 75) in dienst gesteld met een nieuw kusthulpverleningsvoertuig (type Ginaf). De reddingboot Meun is in de reservevloot geplaatst.  
 Op Schiermonnikoog werd de Edzard Jacob (Atlantic 75) in dienst gesteld. De reddingboot Tonijn is van de sterkte afgevoerd.  
 Op Marken is de Hendrik Jacob (Atlantic 75) in dienst gesteld. De reddingboot De Kuil is in de reservevloot geplaatst.  
 Er zijn in 2004 twee tweedehands Unimogtrucks omgebouwd tot Kusthulpverleningsvoertuig ter vervanging van verouderde trucks in Egmond aan Zee en Cadzand.

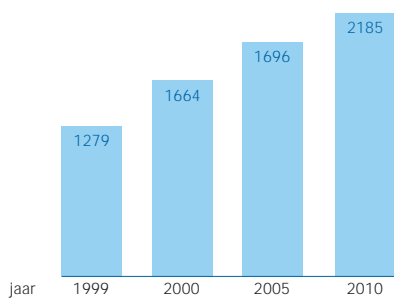
**In aanbouw**

In 2004 is gestart met de bouw van een nieuwe reddingboot voor Hoek van Holland (type Arie Visser – 19 meter) bij Aluboot in Hindeloopen en een nieuwe reddingboot voor Ter Heijde (type Valentijn – 11 meter) bij Habbeké Jachtbouw in Volendam. Bij de Royal National Lifeboat Institution (RNLI) in Poole, Engeland, zijn twee nieuwe Atlantic 75 reddingboten besteld. De levering vindt plaats in 2005.

**Toename gereddencapaciteit**

Door vernieuwing van de vloot is in de laatste jaren de totale gereddencapaciteit toegenomen van 1279 geredden naar 2185 in 2005.

**Gereddencapaciteit totale vloot**



**Nieuwe reddingboot voor reddingstation Marken**

Op 3 juli werd het reddingstation Marken uitgerust met een Atlantic 75. De nieuwe reddingboot werd Hendrik Jacob gedoopt. De aanschaf van de reddingboot werd bekostigd uit een schenking van een anonieme gever. Het KNRM-reddingstation Marken mag het gehele Markermeer alsook het IJmeer tot haar werkgebied rekenen.



# Fondsenwerving en communicatie

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 kiest bewust voor een financiering zonder overheidssteun. In plaats van door de belastingbetaler wordt de KNRM 'onderhouden' door personen en instanties die de Redding Maatschappij een warm hart toedragen. Ook burgers die betalen, maar dan vrijwillig.

## Redders aan de wal

De KNRM hanteert een ingetogen wijze van fondsenwerving. Er wordt gestreefd naar een netto groei van 1.000 Redders aan de wal per jaar. Dit wordt bereikt door persoonlijke contacten op evenementen, open dagen, beurzen en bij hulpverleningen. Een duidelijk beleid van kwaliteit voor kwantiteit.

In 2004 werden 4.700 nieuwe Redders aan de wal geworven en werden er 2.625 uitgeschreven. De huidige wijze van fondsenwerven 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.

## Donateurswerving ten opzichte van voorgaande jaren

	2002	2003	2004
Aanwas	2210	3666	4700
Verlies	2538	1950	2625
Saldo	-328	1716	2075

Er werden in 2004 2.625 Redders aan de wal uitgeschreven. Het merendeel wegens overlijden, verhuizen (zoekgeraakte adressen) of om persoonlijke redenen. Sinds 2004 is wegens nieuwe privacy-regelgeving het achterhalen van verhuisde donateurs via bankinstellingen en gemeenten niet meer mogelijk.

## Donateurscontacten

De KNRM stuurt vier keer per jaar een verslag van de activiteiten aan de Redders aan de wal. Dit blad "De Reddingboot" wordt zeer gewaardeerd en is het belangrijkste contactorgaan met de achterban. Internet neemt echter een steeds belangrijker plaats in.

Via de website wordt dagelijks actueel nieuws toegevoegd, dank zij de inspanningen van vrijwilligers op de reddingstations.

Via de website, per telefoon en per post kunnen donateurs reageren op gebeurtenissen. Het aantal positieve reacties op mailingen, bedankbrieven en activiteiten voor donateurs is een goed bewijs van de betrokkenheid van de Redders aan de wal.

Eénmaal per jaar ontvangt iedere Redder aan de wal een verzoek voor een jaarlijkse bijdrage. In 2004 is bij wijze van uitzondering een extra acceptgiro verzonden voor een jubileumbijdrage ter gelegenheid van het 180 jarig bestaan van de KNRM. De opbrengst van deze actie, € 310.000,-, wordt besteed aan een nieuwe reddingboot voor De Koog (Texel).

## Betrokkenheid donateurs

Door middel van de jaarlijkse Reddingbootdag, waarop donateurs zijn uitgenodigd kennis te maken met de KNRM, wordt veel informatie ontvangen over de mate van tevredenheid van donateurs.

In 2004 zijn alle trouwe donateurs, die de KNRM inmiddels 50 jaar steunen, uitgenodigd voor een speciale ontvangst. De reacties hierop waren hartverwarmend en gaven aanleiding dit tot een jaarlijks terugkerend evenement te maken. De persoonlijke blijk van waardering voor deze trouwe aanhang, alsmede de 25- en 40-jarig jubilerende Redders aan de wal, is bijzonder gewaardeerd. Getuige de vele schriftelijke reacties.

## Donaties

In 2004 nam het aantal donateurs toe met 3% en de gemiddelde bijdrage met 6%. Een positieve ontwikkeling.

## Vrijwillig Reddingwinkelbeheerder Douwe Pals uit Makkum:

*"Mijn activiteiten blijven niet beperkt tot het eigen reddingwinkeltje. Waar nodig ondersteun ik de reddingstations Harlingen en Hindeloopen met verkoopactiviteiten en ik maak deel uit van de vrijwillige watersportbeursbemanning van de KNRM. Beurzen, zoals Boot Holland in Leeuwarden, zijn voor mij de hoogtepunten van het jaar. In algemene zin wilde ik gewoon iets goeds doen, iets waar de maatschappij mee gediend was. En ik koos voor*

*een vrijwilligersfunctie bij de KNRM, omdat ik dan indirect met het reddingwerk bezig was. Zo beleef ik dat echt. Ik vaar niet mee uit, maar ik lever wel mijn bijdrage en die bijdrage wordt ook gewaardeerd en op waarde geschat. De gemeenschapszin binnen de Redding Maatschappij spreekt mij enorm aan."*

## Klachten

De 98 klachten die in 2004 binnenkwamen zijn te verdelen in: 70 klachten op logistiek gebied (niet ontvangen winkelbestelling, verkeerde levering etc.)

20 klachten op beleidsgebied (financiële positie KNRM, kosteloos hulp bieden)

8 klachten op operationeel gebied (schade door hekgolf of bij hulpverlening).

Alle klachtenbrieven worden beantwoord en geregistreerd.

## Media

In 2004 is de pers actief benaderd met persberichten en tips over evenementen. Dit heeft geresulteerd in een forse stijging van het aantal krantenberichten. Afgemeten naar de hoeveelheid knipsels van de knipseldienst, op basis van de zoekwoorden 'reddingboot' en 'KNRM' zien we een stijging van 1.506 knipsels in 2003 naar 2.950 knipsels in 2004. Bijna een verdubbeling. Opvallend is het toenemend aantal berichten over hulpverleningen en reddingen. Veel nieuwsredacties raadplegen de KNRM website om recente hulpverleningen te kunnen opnemen in hun nieuwsrubrieken. De stijging is voor een belangrijk deel toe te schrijven aan de activiteiten van de vrijwillige PR-coördinatoren op de reddingstations.

## Internet

Steeds meer mensen bezoeken de KNRM website. Dank zij het regelmatige nieuws dat er te lezen valt komen veel bezoekers terug. In 2004 werden 230.000 bezoekers geteld. Veel meer dan het aantal donateurs. Er valt dus nog een belangrijk aantal Redders aan de wal te werven. In 2005 zal de website een vernieuwing ondergaan, waarbij meer aandacht gegeven gaat worden aan fondsenwerving.

## Geefgedrag

In februari 2004 is onderzoek gedaan naar de oorzaken van het mindere geefgedrag van een groep van 4.600 Redders aan de wal, die al enkele jaren geen donatie overmaakten.

De belangrijkste conclusies:

- De helft is verloren gegaan wegens verhuizing en het niet retourneren van post.
- Veel donateurs vergeten te reageren op de acceptgiro.
- Veel donateurs denken automatisch te betalen.
- Veel donateurs hebben de indruk betaald te hebben.
- Die indruk wordt versterkt doordat de KNRM alle post blijft toesturen, ook als men niet betaald heeft.

In 2005 zal een selectiever postbeleid worden gevoerd, waarbij niet-betalende donateurs op een andere wijze worden benaderd en niet meer De Reddingboot blijven ontvangen. Tevens wordt een ander systeem voor de donateurspas gehanteerd, die wordt toegezonden na betaling van een gift.

## Nalatenschappen en schenkingen

Voor de bouw van reddingboten en boothuizen en de aanschaf van reddingmiddelen, zijn nalatenschappen voor de KNRM van oudsher onmisbaar. De Redding Maatschappij vraagt dan ook geregeld aandacht voor dit onderwerp. Jaarlijks ontvangt de KNRM 40 tot 50 nalatenschappen, variërend in omvang.

Een belangrijk aspect hierbij zijn de fiscale voordelen bij het schenken aan een goed doel en het bestemmen van de schenking voor de bouw van een reddingboot in het bijzonder. Vooral bij het schenken "met de warme hand" spreekt het aan persoonlijk getuige te kunnen zijn van de verwezenlijking van de wens van de schenker zelf.

De KNRM communiceert hierover met haar achterban, met het notariaat en financiële planners. De persoonlijke aandacht voor de schenkers bij leven, draagt bij aan de voldoening die de schenker beleeft bij het vaststellen van een testament, ondanks de lading die dit onderwerp vaak heeft.

## Samenwerking in Erfenis.nl

In Erfenis.nl staat nalatenschapsplanning en vermogensovergang door erven en schenken centraal. De KNRM is samen met Loyalty Lab en Delta Lloyd founder van dit project, waarin ook het notariaat en de financiële planners een belangrijke rol spelen.

## Jubileumactie resulteert in nieuwe reddingboot

Op het verzoek van de KNRM om een extra jubileumdonatie ter gelegenheid van het 180-jarig bestaan is een indrukwekkende respons gekomen. De actie leverde meer dan € 310.000,- op, hetgeen genoeg is om groen licht te geven voor de bouw van een nieuwe reddingboot voor het reddingstation De Koog (Texel).

Een deel van deze opbrengst kwam tot stand door middel van een tulpenactie. Bollenkweker Albert Koomen uit Julianadorp

schonk de KNRM 175.000 tulpenbollen. De berg bollen werd door vrijwilligers van station Texel verpakt in zakjes van 50 stuks. DHL distribueerde de zakjes kosteloos door Nederland en de bollen werden uiteindelijk verkocht door de KNRM-reddingstations in het hele land.

Naar verwachting kan de nieuwe boot medio 2005 op Texel in gebruik worden genomen.

1824 - 2004

In begrijpelijke taal passeren in de uitingen van Erfenis.nl alle relevante aspecten de revue en worden de belangrijkste begrippen uitgelegd. Daarnaast wordt vermeld hoe de afvloeiing van vermogen naar de fiscus zoveel mogelijk kan worden beperkt.

De Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij heeft in dit project een objectieve adviserende rol voor vragen omtrent schenken aan goede doelen. Daarnaast is als doel gesteld kennis te vergaren over de wijze van vermogensplanning bij particulieren teneinde ontwikkelingen op dit gebied te kunnen volgen.

### Dialogoog met belanghebbenden

Redden op zee is een specialiteit van de KNRM. Om die telkens te kunnen verbeteren is overleg met belanghebbenden essentieel. Het overleg is constructief en streeft naar verbeteringen in veiligheid op het water, alarmering, communicatie en coördinatie. Jaarlijks, of zo vaak als nodig, hebben vertegenwoordigers van de Redding Maatschappij contact met:

- Ministerie van Binnenlandse zaken
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat
- Nederlandse Kustwacht
- Koninklijke Marine
- Regionale Alarmcentrales
- Brandweer, Politie en Ambulancediensten
- Reddingsbrigades Nederland
- Rijkswaterstaat
- Koninklijk Nederlandse Watersport Verbond
- Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders
- Medisch Adviseur Scheepvaart
- Federatie van Visserijverenigingen
- Federatie van Werknemers in de Zeevaart
- Vereniging van Waterbouwers in Bagger-, Kust- en Oeverwerken
- Vereniging voor Beroepschartervaart
- Redersvereniging voor de Zeevisserij

### Bedrijfsleven

De KNRM onderhoudt goede contacten met bedrijven. In de eerste plaats omdat veel werkgevers hun werknemer als vrijwilligers bij de KNRM beschikbaar te stellen. Zonder deze gewaardeerde medewerking vaart een reddingboot niet uit. Veel reddingstations bieden werkgevers de mogelijkheid om kennis te maken met het vrijwilligerswerk van hun medewerker. In de tweede plaats om vanuit leveranciers, die de KNRM voorzien van goederen, ook giften in natura of kortingen te ontvangen. Sommige leveranciers bieden hun expertise aan zonder kosten.

Echte sponsoring streeft de KNRM niet na. Maar voor alle giften van bedrijven wordt zorgvuldig bedankt en melding gemaakt in het verslag De Reddingboot of de website.



### Drama Ameland paarden na 25 jaar nog levend

Op 14 augustus 2004 was het 25 jaar geleden dat Nederland werd opgeschrikt door het bericht dat er op Ameland acht paarden waren verdrongen bij de lancering van de Ameland reddingboot. De inzet van paarden behoort bij de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij inmiddels tot het verre verleden. Op Ameland werd op 14 augustus een herdenking georganiseerd voor de verdrongen paarden.

Op 14 augustus 1979 werd de reddingboot Mr. Adriaan de Bruine gealarmeerd voor het in nood verkerende Duitse schip

Windspiel. Er stond een stormachtige wind uit het zuidwesten en een sterke ebstroom. Door een samenloop van omstandigheden ging het bij de lancering van de reddingboot mis. Nadat de reddingboot was gelanceerd reed de tien ton zware bootwagen in een diepe geul en sleurde de vastzittende paarden mee.

De Redding Maatschappij besloot, na een grondige evaluatie van het ongeval en mede op aandringen van de Ameland voerlieden, met paarden te blijven werken. Inmiddels behoort

# Jaarrekening 2004

## Financieel verslag

### Kwalitatieve analyse van het resultaat

Het bijzondere karakter van de KNRM maakt dat inkomsten en bestedingen geen directe relatie met elkaar hebben. Het jaarlijks resultaat van de KNRM wordt daarom voornamelijk bepaald door de omvang van de ontvangsten uit nalatenschappen en het behaalde rendement op het vermogen. De bestedingen en investeringen worden meerjaarlijks en bestendig begroot. Over de langere termijn streeft de KNRM naar een positief resultaat, dit positieve resultaat dient aan het doelvermogen te worden toegevoegd om de omvang van het belegd vermogen gelijke tred te laten houden met de groei van de exploitatie.

Over 2004 zijn de bijdragen van de Redders aan de wal en de giften gestegen ten opzichte van de begroting en ten opzichte van de realisatie in 2003. De inkomsten uit nalatenschappen zijn echter teruggelopen. Het aantal legaten en erfstellingen dat is ontvangen is gelijk gebleven ten opzichte van het verleden, maar de gemiddelde omvang is substantieel lager dan andere jaren.

De opbrengst uit belegd vermogen bedroeg 4,90% in 2004. Op lange termijn hanteert de KNRM een rendementsverwachting van 7% per jaar.

Over 2004 is een negatief resultaat van bijna € 1,6 miljoen behaald, dit is ruim € 1 miljoen meer dan opgenomen in de begroting. Belangrijkste oorzaken zijn de tegenvallende opbrengst en uit nalatenschappen en de overschrijding van de begrote investeringen en bestedingen met € 0,6 miljoen.

De personele kosten zijn conform de begroting gerealiseerd en ten opzichte van 2003 met 10% gereduceerd.

De overschrijding van de begroting van de exploitatie van reddingboten, materiaal en stations met € 0,3 miljoen en een toename met hetzelfde bedrag ten opzichte van 2003 zijn het gevolg van de gestegen afschrijvingslast in 2004. De bestedingen voor de exploitatie van het reddingwerk op zee zijn gestabiliseerd door bezuinigingsmaatregelen.

### Begroting 2005

Voor de begroting van 2005 is op basis van minder inkomsten uit nalatenschappen in 2004 de opbrengst behoudend begroot. Op basis van de economische verwachting voor 2005 is het beleggingsresultaat voor 2005 op 4% begroot. Dit laat onverlet dat het streven naar een lange termijn rendement van 7% overeind blijft.

Ter realisatie van het vlootplan houdt de KNRM vast aan de voorgenomen investeringen in reddingboten en zal de exploitatielast voor 2005 op het niveau van 2004 worden gehandhaafd, met uitzondering van een mogelijke last voor de implementatie van C2000, waardoor de exploitatie ten opzichte van voorgaande jaren € 300.000 hoger uit zal komen.

De voorgenomen intensivering van fondsenwerving maakt dat het bestuur meer financiële ruimte biedt aan het maken van kosten voor fondsenwerving.

Het geprognostiseerde negatieve resultaat van € 2,5 miljoen voor 2005 zal ten laste komen van de opgebouwde reserves in het doelvermogen.

1979 - 2004

de inzet van paarden voor het reddingwerk tot het verleden. De Amelander paardenreddingboot bestaat echter nog steeds. De paardenreddingboot wordt in het zomerseizoen voor toeristen gelanceerd en daarmee wordt een uniek stukje historie in stand gehouden. De herdenking op 14 augustus was een gezamenlijk initiatief van de Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij en enkele lokale instanties. Bij de herdenking waren onder anderen voerlieden en bemanningsleden uit die tijd aanwezig.





### Meerjarenbegroting

De opbrengsten uit nalatenschappen zijn behoudend begroot en de opbrengsten uit beleggingen zijn gebaseerd op het meerjarig streefrendement van 7%. De bestedingen zullen als gevolg van de inflatie stijgen maar dienen de komende jaren te worden gestabiliseerd.

De investeringen in nieuwe reddingboten zullen tot en met 2008, ook vanwege uitbreidingsinvesteringen, jaarlijks meer dan twee miljoen euro bedragen. Vanaf 2009 zullen deze enigszins teruglopen omdat dan alleen nog vervangingsinvesteringen zijn begroot.

(* € 1.000 )	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<b>Inkomsten</b>						
Donaties en giften	2.650	2.840	2.897	2.955	3.015	3.074
Nalatenschappen	3.000	3.000	3.060	3.121	3.185	3.247
<b>Subtotaal</b>	<b>5.650</b>	<b>5.840</b>	<b>5.957</b>	<b>6.076</b>	<b>6.200</b>	<b>6.321</b>
Opbrengst uit beleggingen	3.400	5.600	5.600	5.600	5.600	5.600
<b>Totaal inkomsten</b>	<b>9.150</b>	<b>11.440</b>	<b>11.557</b>	<b>11.676</b>	<b>11.800</b>	<b>11.921</b>
<b>Kosten fondsenwerving</b>	<b>875</b>	<b>875</b>	<b>900</b>	<b>925</b>	<b>950</b>	<b>975</b>
<b>Uitgaven</b>						
Investeringen reddingboten*	2.200	2.300	2.100	2.100	1.500	1.500
Exploitatie reddingstations	7.580	7.550	7.777	8.010	8.250	8.498
Uitvoeringskosten	1.060	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100
<b>Totaal</b>	<b>10.840</b>	<b>10.950</b>	<b>10.977</b>	<b>11.210</b>	<b>10.850</b>	<b>11.098</b>
<b>Tekort / overschot</b>	<b>-2.505</b>	<b>-385</b>	<b>-320</b>	<b>-459</b>	<b>0</b>	<b>-151</b>

#### \* 2005

1x reddingboot Hoek van Holland (19 meter)

1x reddingboot Ter Heijde (11 meter)

2x reddingboot type Atlantic 75 (7,5 meter)

#### \* 2006

1x reddingboot Den Helder (19 meter)

2x reddingboot type Atlantic 75 (7,5 meter)

#### \* 2007

1x reddingboot Scheveningen (19 meter)

2x reddingboot type Atlantic 75 (7,5 meter)

#### \* 2008

1x reddingboot Stellendam (19 meter)

2x reddingboot type Atlantic 75 (7,5 meter)



### Reddingbootschipper Pieter de Jong, reddingstation Elburg

We hebben een druk jaar achter de rug. En wordt de KNRM in deze regio bekender, dan kan het alleen nog maar drukker worden. Terugkijkend springen een paar reddingen eruit. Na een oefenavond werd de reddingboot Orca gealarmeerd voor een zinkend bootje bij de Bremerbergerhoek. Bij aankomst was het jacht bezig af te borrelen. De twee opvarenden – vader en dochter – stonden op het bovendek en werden door de reddingboot van boord gehaald. Het bootje kon door de reddingboot worden leeggepompt en geborgen.



### 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. Dit 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:

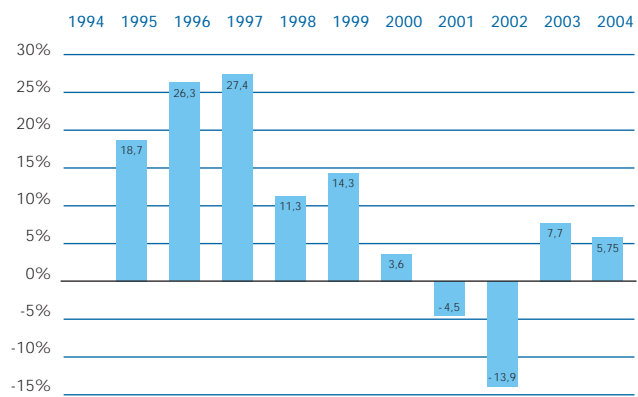
- 1 Daadwerkelijke besparingen op de exploitatie
- 2 Bezuinigen zijn gerealiseerd ondanks uitbreiding van vloot en activiteiten
- 3 Bezuinigen zijn gerealiseerd ondanks stijgende afschrijvingskosten

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

Bij een jaarlijkse behoefte aan € 4 miljoen beleggingsopbrengst moet bij een geschat meerjarig 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.

Met het oogmerk op het in standhouden van de hoofdsom belegt de KNRM haar vermogen met een gematigd risico-profiel 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 als buffer is opgenomen.

### Rendement over het belegd vermogen in de afgelopen 10 jaar



Deze opsomming van cijfers geeft niet alleen aan dat de KNRM werkt volgens de aanbevelingen van de Vereniging Fondsenwervende Instellingen, 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....

In de eerste maanden na de oprichting van het reddingstation in 2002 hebben we in het donker van een zinkend bootje drie kleine kinderen gered. De kinderen waren in zomerkleren gekleed en hadden het erg koud. Ze hadden met het laatste beetje beltegoed alarm geslagen.....

Deze en andere acties bewijzen mijns inziens dat het reddingstation Elburg in een grote behoefte voorziet. In het begin werd een beetje vreemd aangekeken tegen een KNRM-reddingstation in het 'binnenland', omdat de Redding

Maatschappij wordt geassocieerd met storm, hoge zeeën en gevaarlijke gronden. Dat soort spektakel kennen wij hier inderdaad niet, maar wat mij betreft is bij dit werk spektakel van ondergeschikt belang. Het moet gaan om hulpverlening, niet om sensatie. En vanuit dat oogpunt hebben wij onze waarde inmiddels bewezen".

# Geconsolideerde jaarrekening 2004

GECONSOLIDEERDE BALANS per 31 december 2004

(alle bedragen x € 1.000)

ACTIVA	2004	2003	PASSIVA	2004	2003
<b>MATERIËLE VASTE ACTIVA</b>			<b>VRIJ BESTEEDBAAR VERMOGEN</b>		
Activa t.b.v. de doelstelling	6.474	6.114	Continuïteitsreserve	7.315	8.208
Activa t.b.v. de bedrijfsvoering	3.150	3.265	Doelvermogen	72.557	72.469
	<b>9.624</b>	<b>9.379</b>		<b>79.872</b>	<b>80.677</b>
<b>FINANCIËLE VASTE ACTIVA</b>			<b>VASTGELEGD VERMOGEN</b>		
Leningen	20	20	Investeringsfonds reddingboten	4.514	5.876
			Fondsen op naam	5.927	5.601
<b>BELEGGINGEN</b>	<b>89.095</b>	<b>90.724</b>	Fonds activa doelstelling	6.474	6.114
			Fonds activa bedrijfsvoering	3.150	3.265
<b>WINKELVOORRAAD</b>	<b>344</b>	<b>298</b>	Kapitalen bezwaard met vruchtgebruik en nog niet afgewerkte nalatenschappen	P.M.	P.M.
<b>VORDERINGEN</b>				<b>20.065</b>	<b>20.856</b>
Voorschotten stations en personeel	287	320	<b>VOORZIENINGEN</b>		
Overige vorderingen	694	1.596	Voorziening ingegane pensioenen	751	755
	<b>981</b>	<b>1.916</b>			
<b>LIQUIDE MIDDELEN</b>			<b>SCHULDEN</b>		
Kas-, bank- en girorekeningen	1.617	496	Kortlopende schulden	993	545
<b>TOTAAL</b>	<b>101.681</b>	<b>102.833</b>	<b>TOTAAL</b>	<b>101.681</b>	<b>102.833</b>

## Eerste motorreddingboot in ere hersteld

De oudste gemotoriseerde reddingboot ter wereld, de Jhr. J.W.H. Rutgers van Rozenburg, is in ere hersteld. Het was in 1907 een gewaagde stap om een motorreddingboot te ontwerpen, bouwen en te gebruiken op zee. De reddingboot deed tussen 1907 en 1930 dienst als reddingboot in achtereenvolgens Scheveningen en Lemmer en redde veel zeelieden het leven. Na de uitdienststelling werd het schip verbouwd tot jacht, maar een aantal Terschellingers heeft de

Jhr. J.W.H. Rutgers van Rozenburg teruggebracht in originele staat en daarmee ook in ere hersteld. De voormalige reddingboot heeft, onder beheer van het Museum Het Behouden Huys, een ligplaats gekregen in de haven van Terschelling en zal van daaruit vaartochten maken met belangstellenden.

**GECONSOLIDEERDE EXPLOITATIEREKENING**

(alle bedragen x € 1.000)

	Begroting 2005	Werkelijk 2004	Begroot 2004	Werkelijk 2003 *
<b>BATEN EIGEN FONDSENWERVING</b>				
Jaarlijkse bijdragen	1.450	1.446	1.400	1.339
Scheepsbijdragen en bijzondere donaties	250	228	250	312
Giftten o.a. naar aanleiding van acties	600	1.065	600	1.029
Periodieke schenkingen	300	328	200	185
Bunkerbootjes	50	43	50	54
Bijdragen fondsen en nalatenschappen	3.000	2.262	4.200	3.374
	<b>5.650</b>	<b>5.372</b>	<b>6.700</b>	<b>6.293</b>
<b>KOSTEN UIT EIGEN FONDSENWERVING</b>				
(In-)directe verwervingskosten	765	687	725	653
Doorbelaste uitvoeringskosten	110	127	125	145
	<b>875</b>	<b>814</b>	<b>850</b>	<b>798</b>
<b>KOSTEN ALS PERCENTAGE VAN BATEN UIT EIGEN FONDSENWERVING</b>				
	15,49%	15,15%	12,69%	12,68%
<b>RESULTAAT VERKOOP ARTIKELN</b>				
Brutowinst	175	147	160	143
Verkoopkosten	85	93	80	85
Doorbelaste uitvoeringskosten	30	31	30	36
	<b>60</b>	<b>23</b>	<b>50</b>	<b>22</b>
<b>BESCHIKBAAR UIT FONDSENWERVING</b>	<b>4.835</b>	<b>4.581</b>	<b>5.900</b>	<b>5.517</b>
<b>RESULTAAT BELEGGINGEN</b>	<b>3.400</b>	<b>4.354</b>	<b>3.400</b>	<b>5.511</b>
<b>OVERIGE BATEN EN LASTEN</b>	<b>100</b>	<b>34</b>	<b>200</b>	<b>158</b>
<b>TOTAAL BESCHIKBAAR DOELSTELLING</b>	<b>8.335</b>	<b>8.969</b>	<b>9.500</b>	<b>11.186</b>
<b>BESTEDINGEN</b>				
Nieuwbouw en modificatie boten	2.200	2.031	1.700	2.159
Exploitatie reddingboten, materieel en stations	6.030	5.838	5.585	5.486
Doorbelaste uitvoeringskosten exploitatie	685	787	795	902
Kosten beroepsredders en vrijwilligers	1.315	1.292	1.275	1.649
Doorbelaste uitvoeringskosten beroepsredders	285	346	350	398
Radio Medische Dienst	90	75	90	114
Doorbelaste uitvoeringskosten RMD	30	31	30	36
Preventie en voorlichting	145	102	110	110
Doorbelaste uitvoeringskosten preventie & voorlichting	60	63	60	72
<b>TOTAAL BESTEED AAN DOELSTELLING</b>	<b>10.840</b>	<b>10.565</b>	<b>9.995</b>	<b>10.926</b>
<b>NETTO RESULTAAT</b>	<b>-2.505</b>	<b>-1.596</b>	<b>-495</b>	<b>260</b>
<b>RESULTAATBESTEMMING</b>				
Ten laste van Doelvermogen		-573		1.682
Ten laste van Investeringsfonds reddingboten		-1.362		-747
Ten gunste van/ten laste van Fondsen op naam		339		-675
		<b>-1.596</b>		<b>260</b>

\* aangepast voor vergelijkingsdoeleinden

1907 - 2004



**UITVOERINGSKOSTEN REDDING & HULPVERLENING (model c)**

(Bedragen x € 1.000)

	Exploitatie	Redders	RMD	Preventie & voorlichting	Fondsen-werving	Verkoop goederen	Totaal 2004	Begroting 2004	Totaal 2003
<b>Salarissen/Sociale lasten</b>	<b>1.311</b>	<b>601</b>	<b>52</b>	<b>87</b>	<b>157</b>	<b>56</b>	<b>2.264</b>	<b>2.250</b>	<b>2.178</b>
Directe kosten	1.064	493	42	67	117	46	1.829		
Doorbelaste uitvoeringskosten	247	108	10	20	40	10	435		
<b>Pensioenlasten</b>	<b>316</b>	<b>321</b>	<b>12</b>	<b>21</b>	<b>37</b>	<b>19</b>	<b>726</b>	<b>750</b>	<b>1.448</b>
Directe kosten	211	275	8	13	20	15	542		
Doorbelaste uitvoeringskosten	105	46	4	8	17	4	184		
<b>Opleidingen</b>	<b>22</b>	<b>250</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>272</b>	<b>275</b>	<b>305</b>
Directe kosten	21	249					270		
Doorbelaste uitvoeringskosten	1	1	0	0	0	0	2		
<b>Reis- en verblijfkosten</b>	<b>197</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>13</b>	<b>19</b>	<b>2</b>	<b>239</b>	<b>250</b>	<b>227</b>
Directe kosten	188	2	2	12	17	2	223		
Doorbelaste uitvoeringskosten	9	4	0	1	2	0	16		
<b>Overige personeelskosten</b>	<b>76</b>	<b>23</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>108</b>	<b>100</b>	<b>88</b>
Directe kosten	69	20	1	1	2	3	96		
Doorbelaste uitvoeringskosten	7	3	0	1	1	0	12		
<b>Exploitatiekosten kantoor</b>	<b>242</b>	<b>106</b>	<b>10</b>	<b>19</b>	<b>39</b>	<b>10</b>	<b>426</b>	<b>425</b>	<b>370</b>
Doorbelaste uitvoeringskosten	242	106	10	19	39	10	426		
<b>Overige algemene kosten</b>	<b>176</b>	<b>78</b>	<b>7</b>	<b>14</b>	<b>28</b>	<b>7</b>	<b>310</b>	<b>350</b>	<b>333</b>
Doorbelaste uitvoeringskosten	176	78	7	14	28	7	310		
<b>Totale directe kosten</b>	<b>1.553</b>	<b>1.039</b>	<b>53</b>	<b>93</b>	<b>156</b>	<b>66</b>	<b>2.960</b>	<b>3.010</b>	<b>3.360</b>
<b>Totaal doorbelaste uitv. kosten</b>	<b>787</b>	<b>346</b>	<b>31</b>	<b>63</b>	<b>127</b>	<b>31</b>	<b>1.385</b>	<b>1.390</b>	<b>1.589</b>
<b>TOT.GENERAAL</b>	<b>2.340</b>	<b>1.385</b>	<b>84</b>	<b>156</b>	<b>283</b>	<b>97</b>	<b>4.345</b>	<b>4.400</b>	<b>4.949</b>
					Gemiddeld. Fte's:		52,4		51,2
					Bezoldiging bestuurders:		geen		geen
					Leningen aan Bestuur:		geen		geen

**KASSTROOMOVERZICHT**

	2004	2003
<b>Kasstroom uit operationele activiteiten</b>		
Bedrijfsresultaat	-1.596	260
Afschrijvingen	1.197	986
Mutaties voorzieningen	-4	357
Mutaties werkkapitaal:		
- toename voorraad	-46	16
- afname vorderingen	935	408
- toename kortlopende schulden	448	114
	<b>1.337</b>	<b>538</b>
<i>Kasstroom uit bedrijfsoperaties</i>	934	2.141
<b>Kasstroom uit investeringsactiviteiten</b>		
Investerings in materiele vaste activa	-1.442	-1.911
Investerings in financiële vaste activa	0	1
	<b>-508</b>	<b>231</b>
Saldo beleggingen en liq. midd.per 1-1	91.220	90.989
Saldo beleggingen en liq. midd.ultimo periode	90.712	91.220
	<b>-508</b>	<b>231</b>

#### **RICHTLIJN VERSLAGGEVING FONDSENWERVENDE 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 de KNRM nog immer voldoet 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.

#### **WAARDERINGSGRONDSLAGEN**

Voor zover niet anders is vermeld, worden activa en passiva opgenomen tegen de nominale waarden.

#### **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 en 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 ingegane pensioenen is een voorziening gevormd, uitgaande van een levensverwachting van 15 jaar na de pensioendatum en een rekenrente van 4%.

#### **GRONDSLAGEN VOOR DE RESULTAATBEPALING**

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 samenstellende kostencomponenten van de uitvoeringskosten worden per kostendrager geregistreerd. Elk personeelslid behoort tot één van de zes kostendragers, zoals deze ook de onderverdeling vormen van de bestedingen t.b.v. de doelstelling. Indien kosten niet direct aan een persoon toe te rekenen zijn (exploitatiekosten kantoor en overige algemene kosten), dan is het aantal personen in de kostendrager, als percentage van het totaal aantal werknemers minus het aantal personen in deze kostendrager, toegepast als deelfactor op het totaal van deze kostensoort. Volgens dezelfde verdeelsleutel zijn de kosten van de bedrijfsvoering conform Richtlijn 650 artikel 422, in de uitvoeringskosten naar bestemming ten laste gebracht van de doelstellingen redding & hulpverlening en fondsenwerving (inclusief verkoop goederen). In de jaarrekening 2003 was deze verdeling niet nader in de exploitatierekening doorgevoerd. In de jaarrekening 2004 zijn de vergelijkende cijfers over 2003 aangepast aan deze veranderde wijze van verantwoorden.



## TOELICHTING

(Alle bedragen x € 1.000)

### MATERIELE VASTE ACTIVA

ACTIVA T.B.V. DE DOELSTELLING	Aanschafwaarde	Afschrijving t/m 2003	Afschrijving 2004	Boekwaarde 31-12-2004
Reddingboten	1	0	0	1
Boothuizen en bergplaatsen	5.011	1.525	491	2.995
Rijgend materieel	2.610	842	420	1.348
Havenfaciliteiten	885	592	119	174
Activa in aanbouw	<u>1.956</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>1.956</u>
	<b>10.463</b>	<b>2.959</b>	<b>1.030</b>	<b>6.474</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. De gezamenlijke activa t.b.v. de doelstelling zijn per 31 december 2004 verzekerd voor € 50 miljoen.

ACTIVA T.B.V. BEDRIJFSVOERING	Aanschafwaarde	Afschrijving t/m 2003	Afschrijving 2004	Boekwaarde 31-12-2004
Grond IJmuiden	314	0	0	314
Kantoor en werkplaats	3.301	560	82	2.659
Auto's	422	281	44	97
Inventaris kantoor	250	225	25	0
Inventaris werkplaats	148	133	15	0
Activa in aanbouw	<u>80</u>	<u>0</u>	<u>0</u>	<u>80</u>
	<b>4.515</b>	<b>1.199</b>	<b>166</b>	<b>3.150</b>

### FINANCIËLE VASTE ACTIVA

LENINGEN	2004	2003
Hypothecaire geldleningen uit nalatenschappen verkregen	20	20

04 - 03 - 2004

#### Wippertruck vervoert ambulancepersoneel

Westkapelle – 4 maart 2003  
Wind: ZO 3

Bij strandpaviljoen Noorduin was een man van de trap gevallen en had daarbij zijn enkel gebroken. Er was een ambulance opgeroepen, maar aangezien die nooit op de plek des onheils zou kunnen komen, werd het kusthulpverleningsvoertuig van het reddingstation Westkapelle ingezet om het ambulancepersoneel over het strand te vervoeren. Ambulance en KNRM-truck arriveerden

tegelijktijd bij duinovergang 49. De truck nam de brancard en het medische personeel aan boord en reed over het strand naar het strandpaviljoen. Het ambulancepersoneel legde ter plaatse een vacuümpalk en een infuus aan, waarna het slachtoffer in de truck werd gelegd. Terug op de verharde weg werd de man overgezet in de ambulance die hem naar het ziekenhuis vervoerde.

## BELEGGINGEN

De beurswaarde van de portefeuille bedraagt ultimo 2004 € 86,90 miljoen.

	2004	2004	2003	2003
	€	%	€	%
Aandelen	41.965	47,10	47.219	52,05
Obligaties	37.182	41,73	42.650	47,01
Overige beleggingen	7.566	8,49	0	0,00
Saldi beleggingsrekeningen	2.194	2,46	605	0,67
Onroerend goed (uit nalatenschappen)	188	0,21	250	0,28
	<b>89.095</b>	<b>100,00</b>	<b>90.724</b>	<b>100,00</b>

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

	2004	2003
<b>Aandelen</b>		
Saldo per 1 januari	47.219	40.011
Aankopen	79.960	20.864
Verkopen	-87.928	-16.384
Koersresultaat	2.714	2.728
<b>Saldo per 31 december</b>	<b>41.965</b>	<b>47.219</b>
<b>Obligaties</b>		
Saldo per 1 januari	42.650	48.743
Aankopen	124.316	107.269
Verkopen	-129.846	-113.432
Koersresultaat	62	70
<b>Saldo per 31 december</b>	<b>37.182</b>	<b>42.650</b>
<b>Overige beleggingen</b>		
Saldo per 1 januari	0	0
Aankopen	7.998	0
Verkopen	-49	0
Koersresultaat	-383	0
<b>Saldo per 31 december</b>	<b>7.566</b>	<b>0</b>
<b>Onroerend goed (uit nalatenschappen)</b>		
Saldo per 1 januari	250	260
Verkregen uit nalatenschappen	0	4
Verkopen	-62	-14
<b>Saldo per 31 december</b>	<b>188</b>	<b>250</b>

Het rendement op de beleggingsportefeuille over 2004 bedraagt 4,9% en bestaat uit de volgende componenten:

	Dividend/ coupons/ interest	Gerealiseerd koersresultaat incl. valutaverschillen	Ongerealiseerd koersresultaat	Totaal
Aandelen	488	1.624	1.675	3.787
Obligaties	1.074	261	-198	1.137
Overige beleggingen (incl. liquide middelen)	-6	88	-471	-389
	<b>1.556</b>	<b>1.973</b>	<b>1.006</b>	<b>4.535</b>

## VOORRADEN

De voorraden betreffen de voor de reddingwinkel bestemde verkoopartikelen.

## VORDERINGEN

### Voorschotten op stations en personeel

	2004	2003
Voorschotten en kassen stations	270	281
Voorschotten personeel inzake reiskosten, computerproject etc.	17	39
	<b>287</b>	<b>320</b>

### Overige vorderingen

Dividendbelasting	145	305
Omzetbelasting	0	63
Couponrente	368	982
Overige vorderingen	181	246
	<b>694</b>	<b>1.596</b>

## LIQUIDE MIDDELEN

Kas	7	3
Banken	1.605	490
Vreemde valuta	5	3
	<b>1.617</b>	<b>496</b>

## 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 2004 bedraagt de continuïteitsreserve 150% van het totaal van uitvoeringskosten volgens Model C en de uitgaven ten behoeve van de fondsenwerving.

	2004	2003
Saldo per 1 januari	<b>8.208</b>	<b>6.978</b>
Vrijval t.g.v./ dotatie t.l.v. doelvermogen	-893	1.230
Saldo per 31 december	<b>7.315</b>	<b>8.208</b>

## Doelvermogen

Het doelvermogen is opgenomen om de continuïteit van de KNRM structureel te kunnen waarborgen. De baten uit fondsenwerving zijn niet toereikend om de door de KNRM gestelde doelstellingen inzake de gereedencapaciteit 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 dit te beleggen verwacht de KNRM op lange termijn de benodigde opbrengsten te genereren om de meerjarenbegroting sluitend te maken.

Saldo per 1 januari	<b>72.469</b>	<b>73.083</b>
Dotatie t.l.v. / vrijval t.g.v. continuïteitsreserve	893	-1.230
Correctie vermogen fondsen op naam 2002	0	-141
Vrijval Willem(t)je Meijer-Lijbrink Fonds	13	0
Vrijval t.g.v. fonds activa doelstelling	-360	-979
Dotatie t.l.v. fonds activa bedrijfsvoering	115	54
Resultaatbestemming	-573	1.682
<b>Saldo per 31 december</b>	<b>72.557</b>	<b>72.469</b>

## VASTGELEGD VERMOGEN

### Investeringsfonds reddingboten

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

	2004	2003
Saldo per 1 januari	<b>5.876</b>	<b>6.623</b>
Onttrekking	-1.883	-1.626
Toevoeging	521	879
Saldo per 31 december	<b>4.514</b>	<b>5.876</b>

## KNRM verguld met nominatie Transparantprijs

Goede doelen leggen door middel van hun jaarverslag verantwoording af over hun activiteiten en bestedingen. Om de kwaliteit van deze rapportage en transparantie te bevorderen, kennen de Donateursvereniging Nederland en PricewaterhouseCoopers elk jaar een prijs toe aan het goede doel met het beste jaarverslag. De KNRM was in 2004 één van de vijf genomineerden. Het KWF streek uiteindelijk de eer op,

maar de KNRM is verguld met haar nominatie, omdat zij deze beschouwt als een tastbaar bewijs van het feit dat de Redding Maatschappij wat betreft verslaglegging op de goede weg is. In het jaarverslag wordt op een inzichtelijke wijze verantwoording afgelegd over de wijze waarop de gedoneerde gelden zijn besteed.

### Fondsen op naam

Onder de fondsen op naam zijn ultimo 2004 opgenomen: Helden der Zeefondsen Prins der Nederlanden, Fonds I.M. de Raath, Fonds De Zeemanspot, Fonds mej. S.P.N. Wolff, Fonds W.H. Vermeulen, Thomas Browne Rocquette-fonds, Niemans-Schootemeijer Fonds, Willems-Hendrix Fonds, Johannes W.F. en Maria Jansen-Rosier Fonds en Marinus Cornelis Fonds. Het Willemtje Meijer-Lijbrink Fonds is in 2004 opgeheven. Het kapitaal is ten goede gekomen aan de KNRM.

	2004	2003
Saldo per 1 januari	5.601	6.135
Correctie vermogen 2002	0	141
Opbrengst beleggingen	336	281
Giften	3	9
Resultaat Fondsen op naam	339	290
Vrijval t.g.v. doelvermogen	-13	-965
Saldo per 31 december	5.927	5.601

### TOELICHTING GECONSOLIDEERDE BALANS

(alle bedragen x € 1.000)

### 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 tankwagens, alsmede de boothuizen en bergplaatsen.

	2004	2003
Saldo per 1 januari	6.114	5.135
Dotatie t.l.v. doelvermogen	360	979
Saldo per 31 december	6.474	6.114

### 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.

	2004	2003
Saldo per 1 januari	3.265	3.319
Vrijval t.g.v. doelvermogen	-115	-54
Saldo per 31 december	3.150	3.265

### Nieuw bemanningsverblijf Schiermonnikoog

Het KNRM-reddingstation op Schiermonnikoog kreeg op 17 april de beschikking over een nieuw bemanningsverblijf op de veerdam. Op die dag werd het nieuwe verblijf, genaamd Abraham Fock, geopend door mevrouw A.P. Halbertsma-Fock. Zij is een nazaat van Abraham Fock, één van de oprichters van de Redding Maatschappij in 1824, en nu met haar echtgenoot de heer T.E. Halbertsma, schenker van het verblijf.

### Kapitalen bezwaard met vruchtgebruik

Een berekening van de waarde van legaten en erfenissen bezwaard met vruchtgebruik is in november 2004 samengesteld. De contante waarde bedraagt € 3,5 miljoen per die datum en is in de balans als een P.M. post opgenomen.

### VOORZIENINGEN

#### Voorziening ingegane pensioenen

Voor toekomstige aanspraken op toegezegde indexaties van reeds ingegane pensioenen is een voorziening gevormd.

	2004	2003
Saldo per 1 januari	755	0
Onttrekking / dotatie	-4	755
Saldo per 31 december	751	755

### SCHULDEN

#### Kortlopende schulden

Vooruitontvangen bijdragen	12	6
Vooruitontvangen periodieke schenkingen	3	4
Te betalen belastingen en sociale lasten	67	63
Crediteuren	728	285
Betalingen onderweg	103	0
Overige te betalen posten	80	187
	993	545

### NIET UIT DE BALANS BLIJKENDE VERPLICHTINGEN

Voor de komende jaren zijn de volgende contractuele verplichtingen aangegaan:

Bouw 1 reddingboot, type Arie Visser	€ 1,2 miljoen
Bouw 1 reddingboot, type Valentijn	€ 0,6 miljoen
Bouw 2 reddingboten, type Atlantic 75	€ 0,4 miljoen
Bouw bootwagen Ter Heijde	€ 0,07 miljoen



Het bemanningsverblijf Abraham Fock staat op de veerdam, pal de naast de steiger van de reddingboot Koning Willem I. Het gebouw doet dienst als vergader- en ontmoetingsruimte voor de reddingbootbemanning en als werkruimte voor de beroepsschipper G.J. Klontje. Het stationsgebouw beschikt tevens over een droog- en opslagruimte voor de overlevingspakken, een werkplaatsje voor klein onderhoud en een opvangruimte voor geredden en patiënten.

## BATEN UIT EIGEN FONDSENWERVING

Jaarlijkse bijdragen	2004		2003	
	Donateurs	Bedrag	Donateurs	Bedrag
Redders aan de Wal buitenland	1.904	32	1.921	25
Redders aan de Wal binnenland	72.603	1.414	72.272	1.314
	<b>74.507</b>	<b>1.446</b>	<b>74.193</b>	<b>1.339</b>

### Giften, schenkingen en nalatenschappen

	2004	2003
Giften, met bouwverplichting	261	519
Giften, zonder verplichting	804	510
	<b>1.065</b>	<b>1.029</b>
Periodieke schenking, met bouwverplichting	260	66
Periodieke schenking, zonder verplichting	68	119
	<b>328</b>	<b>185</b>
Nalatenschappen met bouwverplichting	0	294
Nalatenschappen, zonder verplichting	2.262	3.080
	<b>2.262</b>	<b>3.374</b>
Giften met bouwverplichting	261	519
Periodieke schenking met bouwverplichting	260	66
Nalatenschappen met bouwverplichting	0	294
Dotatie aan investeringsfonds reddingboten	<b>521</b>	<b>879</b>

### KOSTEN EIGEN FONDSENWERVING (In-) directe verwervingskosten

	2004	2003
Publiciteitskosten, mediakosten	301	206
Donateursadministratie, de Reddingboot, nieuwsbrief	230	317
Directe kosten	156	130
Doorbelaste uitvoeringskosten	127	145
	<b>814</b>	<b>798</b>

Als gevolg van tegenvallende inkomsten uit nalatenschappen is de door het Bestuur gestelde norm, dat de uitgaven ten behoeve van Fondsenwerving niet meer mogen bedragen dan 15%, met 0,15% overschreden. Dit is evenwel nog ruim binnen de door het CBF gestelde 25%-norm.

### RESULTAAT VERKOOP

REDDINGWINKELARTIKELEN	2004	2003
Opbrengst winkelverkoppen	281	303
Kostprijs winkelverkoppen	169	183
	<b>112</b>	<b>120</b>
Opbrengst kerstkaartenactie	112	115
Kostprijs kerstkaartenactie	77	92
	<b>35</b>	<b>23</b>
Brutowinst	147	143
Directe kosten	66	71
Doorbelaste uitvoeringskosten	31	36
Verkoopkosten	27	14
Nettowinst	<b>23</b>	<b>22</b>

Voor het behalen van de netto-omzet wordt de Exploitatie-stichting 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

	2004	2003
Gerealiseerd koersresultaat	1.973	580
Ongerealiseerd koersresultaat	1.006	2.162
Ontvangen coupons	1.074	1.858
Ontvangen dividend	488	1.218
Interest	-6	51
	<b>4.535</b>	<b>5.869</b>
Beheer- en bewaarloon	-181	-358
	<b>4.354</b>	<b>5.511</b>

### Brandwonden bij garnalen koken

Breskens – 19 mei 2004 Wind: NO 2

Om kwart over drie 's nachts werd de bemanning van de Zeemanshoop gevraagd met de grootst mogelijke spoed aan boord te gaan, omdat zich aan boord van de viskotter Elena (BR 39), die vissende was bij de Kaloo, een ernstig ongeluk had voorgedaan. De schipper van de BR 39 had ernstige brandwonden opgelopen bij het garnalen koken en moest met grote spoed naar een ziekenhuis worden vervoerd. Vanwege die spoed gaf de arts van de Radio Medische Dienst de redding-

bootbemanning de opdracht niet op de tevens gewaarschuwde ambulance te wachten, maar direct uit te varen. De kotter voer de reddingboot tegemoet om de evacuatie nog verder te bespoedigen. Bij de OG-GR boei werd de schipper overgenomen, terwijl de plaatsvervangend schipper van de Zeemanshoop oversprong op de kotter om de resterende bemanningsleden van de kotter te helpen het schip naar de haven te varen. In het stuurhuis van de Zeemanshoop werden de brandwonden van



## BESTEDINGEN

### NIEUWBOUW REDDINGBOTEN

In 2004 zijn twee reddingboten van het type Atlantic 75 in dienst gesteld, te weten op de stations Marken en Vlieland, met de respectievelijke namen Hendrik Jacob en Huibert Dijkstra en tevens één reddingboot van het type Arie Visser met de naam Anna Margareta op Ameland Ballumerbocht.

	2004	2003
R&D reddingboten	54	88
Modificaties boten	421	73
Nieuwbouw boten	1.556	1.998
	<b>2.031</b>	<b>2.159</b>

### EXPLOITATIE REDDINGBOTEN, MATERIEEL EN STATIONS

	2004	2003
A. Exploitatie reddingboten	1.229	1.174
B. Exploitatie rijdend materieel	751	659
C. Exploitatie boothuizen en bergplaatsen	980	768
D. Exploitatie reddingstations	3.221	3.392
E. Groot onderhoud reddingboten	444	395
	<b>6.625</b>	<b>6.388</b>

#### A. Exploitatie reddingboten

Reparatie en onderhoud	825	859
Aanschaffingen t.b.v. reddingboten	73	76
Kosten vervoer en stalling derden	14	4
Brandstof en smeermiddelen	317	235
	<b>1.229</b>	<b>1.174</b>

#### B. Exploitatie rijdend materieel

Aanschaffingen en modificaties	74	85
Reparaties	147	148
Onderhoud	64	55
Brandstof en smeermiddelen	11	31
Belasting en heffingen	1	-1
Assurantiekosten	34	34
Afschrijvingen	420	307
	<b>751</b>	<b>659</b>

### C. Exploitatie boothuizen / bergplaatsen

Aanschaffingen	101	45
Reparatie en onderhoud	78	46
Energiekosten	117	110
Belastingen en heffingen	30	26
Afschrijving boothuis	491	382
Afschrijving havenfaciliteiten	119	124
Assurantiekosten	17	16
Overige kosten	27	19
	<b>980</b>	<b>768</b>

### D. Exploitatie reddingstations

Directe kosten	1.553	1.585
Doorbelaste uitvoeringskosten	787	902
Alarmeringskosten	31	34
Vergaderingen en bijeenkomsten	63	67
Verzekeringen	149	209
Persoonlijke veiligheidsmiddelen	106	51
Aanschaffingen	194	243
Reis- en verblijfskosten vrijwilligers	38	42
Telefoonkosten	44	27
PR-kosten	7	2
Centraal Informatie Systeem-project	119	99
Overige kosten	130	131
	<b>3.221</b>	<b>3.392</b>

### E. Groot onderhoud reddingboten

Meerjaarlijks onderhoud	444	575
Vrijval reservering	0	-180
	<b>444</b>	<b>395</b>

### KOSTEN BEROEPSREDDERS EN VRIJWILLIGERS

	2004	2003
Directe kosten	1.039	1.421
Doorbelaste uitvoeringskosten	346	398
Vrijwilligersvergoedingen	253	228
	<b>1.638</b>	<b>2.047</b>

### RADIO MEDISCHE DIENST

Directe kosten	53	53
Doorbelaste uitvoeringskosten	31	36
Vergoedingen artsen	13	18
Vergoeding telefoonkosten	3	4
Computer- en communicatiekosten	5	35
Overige kosten	1	4
	<b>106</b>	<b>150</b>

### PREVENTIE EN VOORLICHTING

Directe kosten	93	99
Doorbelaste uitvoeringskosten	63	72
Overige algemene kosten	9	11
	<b>165</b>	<b>182</b>

19 - 05 - 2004

de visserman met water gekoeld. De reddingboot voer volle kracht richting Vlissingen. Een ambulance bracht de man naar ziekenhuis Walcheren, waar hij herstelde van zijn verwondingen.

## PERSONEELSKOSTEN

Conform algemene richtlijnen van de Raad voor de Jaarverslaggeving dient de bezoldiging van bestuurders en directie te worden verantwoord.

De gemiddelden zijn de resultanten van de som van de bedragen per kostensoort volgens Model C, gedeeld door het aantal fte (fulltime eenheden). Voorts zijn de gebruikelijke onkostenvergoedingen vermeld, te weten: telefoonkosten, representatiekosten, autowasvergoeding, spaarloonheffing 15% en kleine onkostenvergoeding

	<b>fte</b>
Directie	2
Personeel	50,4

Beloningssoort	Gemiddelden x. € 1.000		
	Bestuur	Directie	Overig
Salaris	0	76	38
Prepensioenpremies	0	5	2
Pensioenpremies	0	25	9
Onkostenvergoedingen	0	2,3	0,4
	<b>0</b>	<b>108,3</b>	<b>49,4</b>

## EXPLOITATIE KANTOOR

	2004	2003
Onderhoud hoofdkantoor	12	1
Gas/water/electra hoofdkantoor	36	36
Beveiligingskosten hoofdkantoor	3	2
Belasting & heffingen hoofdkantoor	8	5
Verzekering kantoor	6	5
Afschrijvingskosten hoofdkantoor	83	83
Overige kosten huisvesting	53	58
Aanschaffing kantoorinventaris	92	42
Onderhoud/reparatie kantoorinventaris	19	17
Afschrijvingskosten kantoorinventaris	25	25
Kantoorbehoeften	13	16
Drukwerk	13	9
Abonnementen & contributies	12	24
Overige kosten kantoor	25	22
Kantoorhuur	26	25
	<b>426</b>	<b>370</b>

## OVERIGE ALGEMENE KOSTEN

Portikosten	25	34
Telefoonkosten	74	76
Internetkosten	52	47
Accountantskosten	29	54
Advieskosten	75	34
Bestuurskosten	8	8
Conferentiekosten	1	21
Assurantiekosten bedrijfsvoering	4	4
Schoonmaakkosten	31	35
Kantinekosten	11	13
Overige kosten	0	7
	<b>310</b>	<b>333</b>

## ACCOUNTANTSVERKLARING

### OPDRACHT

Wij hebben de geconsolideerde jaarrekening 2004 van Stichting Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij te IJmuiden gecontroleerd. De geconsolideerde jaarrekening is opgesteld onder verantwoordelijkheid van de leiding van de stichting. Het is onze verantwoordelijkheid een accountantsverklaring inzake de jaarrekening te verstrekken.

### WERKZAAMHEDEN

Onze controle is verricht overeenkomstig in Nederland algemeen aanvaarde richtlijnen met betrekking tot controleopdrachten. 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 de leiding 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.

### ORDEEL

Wij zijn van oordeel dat de geconsolideerde jaarrekening een getrouw beeld geeft van de grootte en de samenstelling van het vermogen op 31 december 2004 en van het resultaat over 2004 in overeenstemming met in Nederland algemeen aanvaarde grondslagen voor financiële verslaggeving en voldoet aan de Richtlijn Fondsenwervende Instellingen van de Raad voor de Jaarverslaggeving.

Amstelveen, 13 april 2005

KPMG Accountants N.V.



**“Wie vaart en de KNRM niet steunt, doet echt iets verkeerd!”**

Johan van Noortwijk was al Redder aan de wal, toen hij en zijn gezin assistentie kregen van het reddingstation Stellendam. Bij een aanwakkerende noordwestenwind kwam zijn jacht bij het aanlopen van het Slijkgat in problemen. Het scheepje ging twee keer plat en zijn vrouw en dochter raakten in paniek. Van Noortwijk restte niets anders dan assistentie te vragen van een reddingboot.

*“Onvoorstelbaar hoe professioneel de situatie werd opgelost. Ik ben een fanatieke zeiler en houd van stevige zeiltochten. Mijn gezin is een ander verhaal. Mijn vrouw en dochter hebben wel de charme van het varen ontdekt, maar vinden de omstandigheden al snel te zwaar.*

*Op 20 juli vertrokken we met een noordwest 5 vanuit Scheveningen, met onze thuishaven Port Zélande als eindbestemming. Mijn vrouwelijke bemanningsleden kwamen er al snel achter dat noordwest 5 op zee niet te vergelijken is met het Volkerak of de Grevelingen. Maar zolang we op open zee bleven, was het ongemak te overzien. De echte problemen ontstonden toen de wind toenam tot 7 Beaufort en ik besloot om de haven van Stellendam aan te doen. Bij de aanloop van het Slijkgat werden we overmand door nieuwe ervaringen: een navigatiefout, desoriëntatie ten gevolge van hoge golven, en ons jacht werd twee keer platgelegd. Mijn vrouw en dochter raakten in paniek en werden vrijwel direct ook zeeziek.*

*Ik vroeg mijn vrouw om het roer over te nemen, zodat ik contact kon opnemen met de Kustwacht. Aangezien zij dat niet durfde, was ik gedoemd aan het roer te blijven en mijn vrouw het marifoonverkeer te laten doen. Dat gebeurde niet volgens de vastgestelde procedure, maar ze kreeg wel contact met het KWC. De operator kon natuurlijk horen dat mijn vrouw overstuur was en vroeg wat we wilden. Ik zei: ‘Laat maar een reddingboot komen’. En eerlijk: vanaf het moment dat de Kustwacht meldde dat de reddingboot van Stellendam was gealarmeerd, keerde de rust bij ons aan boord beetje bij beetje terug.*

*Een klein half uur na de alarmering lag de reddingboot Prinses Margriet bij ons langs. Ongelooflijk! Als je op de snelweg een lekke band hebt, moet je langer wachten voordat er hulp is. De reddingbootadviseur adviseerde mij een andere koers voor te gaan liggen en stelde voor om een opstapper bij ons aan boord te zetten. De komst van de opstapper was een verademing voor ons alledrie. Een bemanningslid er bij, die professioneel handelde en onder deze omstandigheden geen angst kende, bracht rust. Niettemin bleven mijn vrouw en dochter zeggen dat ze van boord wilden. De reddingboot kwam hierop tweemaal langs, zodat zij konden overspringen. Ook dit gebeurde –zeker gezien de heersende omstandigheden– wonderbaarlijk rustig.*

*Na overleg nam de opstapper het roer van mij over en kon het Slijkgat worden aangelopen. Dat verliep vlekkeloos en eenmaal in rustiger vaarwater maakte de reddingboot snelheid om eerst mijn vrouw en dochter aan land te brengen. Op de Kwade Hoek kwamen wij de reddingboot weer tegen en voeren samen tot aan de reddingbootsteiger. Toen ik aan land ging, herkende ik mijn vrouw en dochter niet weer. Ze waren door de plaatselijke commissie van het reddingstation zo goed opgevangen: een kop thee en een stel nuchtere Stellendammers hadden wonderen gedaan!*

*We dronken nog een bak koffie en ik informeerde naar de kosten. Men vroeg mij of ik Redder aan de wal was. Toen ik daar ‘ja’ op zei, zeiden ze gekscherend dat ik kon vertrekken. Later hoorde ik dat de reddingboot Prinses Margriet voor ons 300 liter gasolie had verbruikt, plus natuurlijk de manuren van de vrijwillige bemanning. Ik vind het nog steeds uitzonderlijk dat de KNRM kosteloos hulp aanbiedt.*

*“In mijn optiek hoort een watersporter per definitie Redder aan de wal te zijn. Ik weet dat veel watersporters het al dan niet lid worden, laten afhangen van het feit of ze de KNRM ooit nodig hebben. Die houding vind ik niet kloppen. De reddingbootbemanningen zetten zich belangeloos voor ons in; als geringe tegenprestatie verdienen zij onze steun in de vorm van een jaarlijkse donatie.”*



# Help hem redden...

De Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij wordt uitsluitend door vrijwillige bijdragen in stand gehouden. De KNRM ontvangt geen exploitatiesubsidies van de overheid. Zonder de steun van Redders aan de wal (donateurs), schenkers en erflater kunnen de redders hun werk niet doen. Wilt u ze daarbij helpen?

Er zijn verschillende manieren om de Redding Maatschappij te steunen.

## Redder aan de wal

De donateurs van de Redding Maatschappij krijgen de benaming 'Redder aan de wal' mee, door jaarlijks tenminste € 15,- te doneren aan de KNRM. De Redders aan de wal zorgen voor een vaste inkomstenbron van ruim anderhalf miljoen euro. Bovendien kunnen de Redders aan de wal helpen de naamsbekendheid van de KNRM te vergroten.

## Schenken

Op uiteenlopende manieren kan de Redding Maatschappij gesteund worden met een eenmalige schenking. Dat kan een schenking in geld zijn, maar ook in natura. Veel schenkingen aan de KNRM worden bij testament geregeld. Hoe u de Redding Maatschappij bij testament kunt gedenken kunt u informeren bij uw notaris of bij de Redding Maatschappij zelf. Zij kunnen u ook inlichten over het schenkings- of successierecht. Schenkingen vormen voor de Redding Maatschappij een belangrijke bron van inkomsten. Uit deze vorm van ondersteuning heeft de KNRM in de afgelopen jaren tal van nieuwe reddingboten kunnen financieren. De naamgeving van de boten is altijd verbonden aan de bron waaruit het geld voor de bouw afkomstig is.

## Periodieke schenkingen

U kunt bij notariële akte laten vastleggen dat u, afhankelijk van uw leven, gedurende tenminste vijf jaren een periodieke uitkering doet aan de KNRM. Het jaarlijkse bedrag van zo'n schenking is als persoonlijke verplichting in ieder geval aftrekbaar van het belastbaar inkomen. Uw notaris en de KNRM kunnen u hierover informeren.

## Loffelijke initiatieven

Veel donateurs van de Redding Maatschappij, maar ook buitenstaanders, grijpen gelegenheden als jubilea en bedrijfsverenigingen aan om iets voor de Redding Maatschappij te doen. In de vorm van een collecte of andere inzamelingsacties. Over deze initiatieven wordt geschreven in De Reddingboot, het blad dat iedere donateur vier maal per jaar thuis krijgt toegestuurd.

## Bunkerbootjes

De KNRM heeft 1500 bunkerbootjes uitgezet in Nederland. Deze bunkerbootjes kunnen als fooienpot voor de KNRM op tal van plaatsen worden neergezet. Aan een plaatsing van een bunkerbootje zijn voorwaarden verbonden die u kunt opvragen bij de KNRM. De bootjes blijven eigendom van de Redding Maatschappij.

## Reddingwinkel

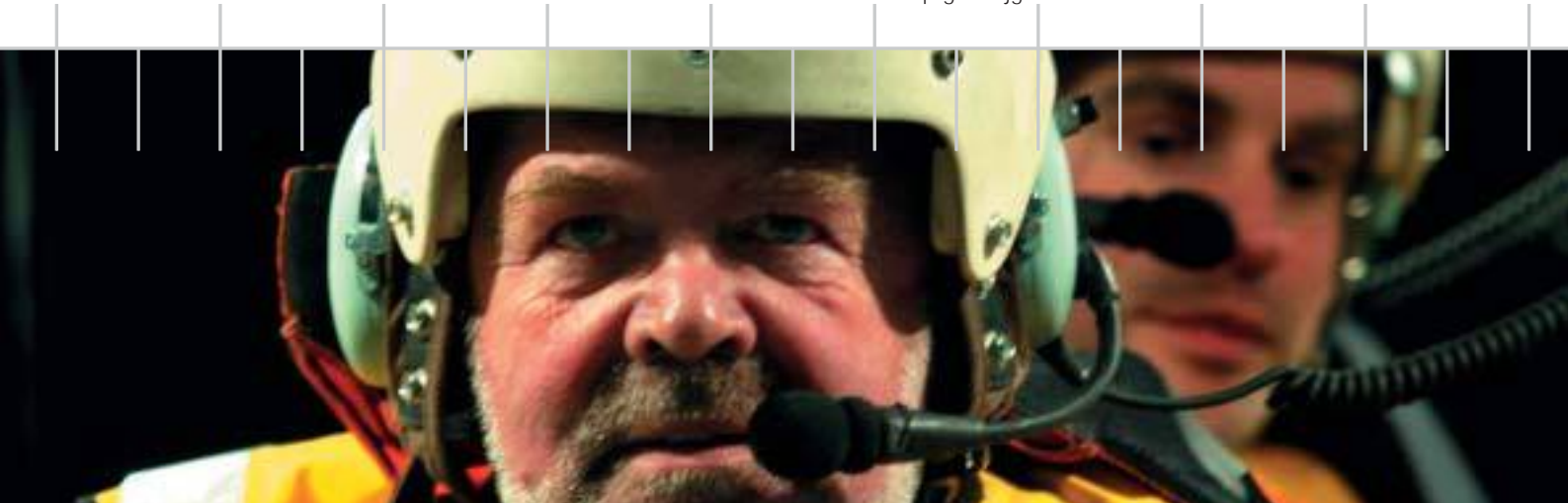
Door artikelen te kopen uit de Reddingwinkel steunt u direct de KNRM; financieel, maar ook promotioneel. Reddingwinkelartikelen kunt u kopen via [www.reddingwinkel.nl](http://www.reddingwinkel.nl), bij tientallen verkooppunten in Nederland of bestellen via de reddingwinkelcatalogus.

## Mondelinge reclame.

Door over de KNRM te vertellen kunt u anderen enthousiast maken, zodat zij wellicht ook Redder aan de wal willen worden. U kunt voor dit doel ook de Reddingbootdag gebruiken. Neem eens familie of vrienden mee naar zo'n open dag van de Redding Maatschappij.

## Spreekbeurtpakket

Via de Reddingwinkel kunnen kinderen een speciaal informatiepakket voor spreekbeurten aanvragen. Het pakket bevat uitgebreide informatie over de historie van de Redding Maatschappij, beroemde reddingen, de ontwikkeling van de moderne reddingboten en de vrijwilligers bij de KNRM. Het pakket bevat posters en verhalen en kan ook uitstekend dienen als materiaal voor een werkstuk. Het pakket is gratis, voor een vrijwillige bijdrage in de gemaakte kosten wordt een acceptgiro bijgesloten.



## Colofon

Tekst

KNRM

Ontwerp

[www.koningharder.nl](http://www.koningharder.nl)

Drukwerk

Drukkerij Jacob van Campen,  
Ouderkerk aan de Amstel

April 2005

Postadres

Postbus 434

1970 AK IJmuiden

Internet

[www.knrm.nl](http://www.knrm.nl)

e-mail: [info@knrm.nl](mailto:info@knrm.nl)

Kantoor en werkplaats

Haringkade 2

1976 CP IJmuiden

telefoon: 0255 - 54 84 54

telefax: 0255 - 52 25 72

Bankrelaties Nederland

Postbank rek.nr. 26363

Rabobank rek.nr. 37.35.46.181

Bank Duitsland

ABN-AMRO Bank Frankfurt

Bankleitzahl Nr. 50230400

Konto Nr. 1430629.002

Bank België

Fortis, rek.nr. 035-1685849.30

Inschrijvingsnummer Kamer van Koophandel

411 99789

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

Dit jaarverslag is tevens te vinden op [www.knrm.nl](http://www.knrm.nl)

Fotoverantwoording:

Arie van Dijk, Katwijk: omslag 1, 1, 8, 11, 12, 20, 22, 24, 25, 30, 31, 37c, 41, 42b - Jan Houter, Vlieland: 14 - Heert Jan van Keulen, Zandvoort: 27 - KNRM-archief: 45, 51, omslag 4 - KNRM-Breskens: 33 - KNRM-Scheveningen: 40 - KNRM-Stellendam: 33, 55 - KNRM-Edward Zwitser: 32 - Jan de Koning: 21, 28a, 42a - Pim Korver: 37a - Kustwachtbemanning sleepboot Waker: 5 - Peter van der Laan, Delfzijl: 28b, 37b - Marleen Swart: 2, 6, 18, 56



**KNRM**  
Koninklijke Nederlandse  
Redding Maatschappij  
Bezoekadres  
Haringkade 2  
IJmuiden

Postbus 434  
1970 AK IJmuiden  
T 0255 54 84 54  
F 0255 52 25 72  
www.knrm.nl  
info@knrm.nl

ZCZC PA22

NAVIGATIONAL WARNING NR22 160730UTC JAN  
SEISMIC SURVEY IN PROGRESS BY GEO PACIF  
IN AN AREA SW OF TSS OFF TEXEL

A. 52-57.5N 003-52.5E B. 52-44.0N 004-  
C. 52-35.5N 003-56.0E D. 52-38.0N 003-  
E. 52-34.0N 003-44.5E F. 52-40.5N 003-

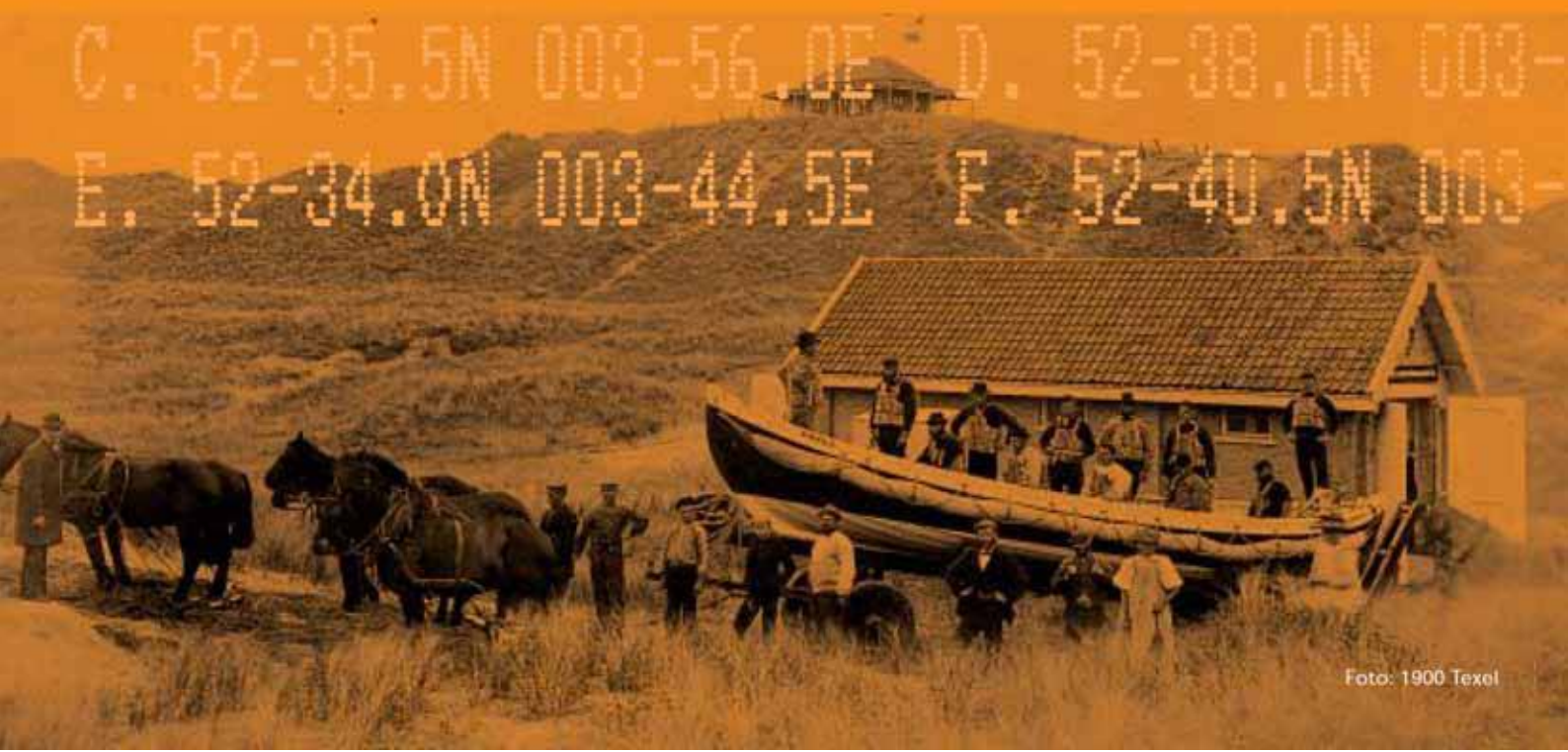


Foto: 1900 Texel