



SAR-WDS

Stichting
Reddingsstation Wijdenes



KNRM
Gelieerd

Jaarverslag 2012



1. Voorwoord

Tot nu toe bracht Reddingsstation Wijdenes 1 maal per jaar een financieel jaarverslag uit. Vanzelfsprekend rapporteert ook voorliggend jaarverslag over de financiële besommingen.

Maar aangezien Reddingsstation Wijdenes haar beleid sinds begin 2012 baseert op het Beleidsplan 2012-2016, leek het zinvol om in dit jaarverslag ook te melden in hoeverre we zijn gevorderd met de in dat beleidsplan opgenomen doelstellingen.

En als we het toch al niet beperken tot de financiën, dan kan een beknopt overzicht van de in 2012 ondergane alarmeringen samen met andere belangrijke voorvallen uit 2012 er ook nog wel bij.

Kortom: voor u ligt een verslag over 2012 waarin globaal het complete reilen en zeilen van station Wijdenes wordt gegeven.

U vindt in dit jaarverslag:

1. Voorwoord
2. Alarmeringen
3. Doelstellingen en Mission Statement
4. Memorabele gebeurtenissen
5. Financiën



2. Alarmeringen

22 januari 2012.

Het is nog hartje winter en het is een zeer regenachtige, winderige dag. Maar een groep kanovaarders is er van overtuigd dat ze probleemloos van Edam naar Lelystad kunnen varen. Halfweg komen er een paar in moeilijkheden. Marken, Zeevang en een helikopter worden gealarmeerd. Maar al snel is duidelijk dat de positie van de diverse kanoërs niet goed bekend is. Ook Enkhuizen en Wijdenes worden gealarmeerd. Uiteindelijk worden de kanoërs deels begeleid, deels getransporteerd naar Lelystad door een heel contingent aan boten. Een deel van de kanoërs wordt overgedragen aan ambulances wegens onderkoelingsverschijnselen.

23 mei 2012.

Een motorbootje van een meter of 4 met aan boord 4 bewoners van Schellinkhout meldt dat ze motorstoring hebben opgelopen ergens tussen Schellinkhout en Hoorn. Ze blijkt nog maar 2 kilometer van Hoorn verwijderd te zijn en wordt daar afgemeerd.

26 mei 2012.

Ten zuiden van Wijdenes ligt een motorjacht met motorproblemen. Ze blijkt verder weg te liggen dan we verwachtten. Ze ligt namelijk in de buurt van Marken. Maar uiteindelijk kunnen we haar in Wijdenes afmeren om daar een reparatie te ondergaan. De aan boord aanwezige hond was blij weer vaste grond onder de voeten te hebben.



28 mei 2012.

Op deze snikhete dag is een splinternieuwe speedboot met aan boord 2 Lutjebroekers van Enkhuizen op weg naar Volendam, als de motor begint te protesteren. We weten haar te vinden en slepen haar naar Hoorn. Daar helpen de collega's van de Notwin mee om haar in de binnenstad af te meren.



31 mei 2012.

Tijdens beroerd weer valt een passant op de dijk iets vreemds op. Er is slechts 1 boot in zicht, maar die heeft een aan flarden gescheurd zeil staan. We gaan langszij om te zien of we kunnen assisteren. Dat blijkt niet noodzakelijk.

3 juni 2012.

Een zeiljacht is op weg van Hoorn naar Enkhuizen. Ter hoogte van Wijdenes valt de motor uit. Door de felle Noordoosten wind dreigt ze al snel op de dijk te slaan. Maar gelukkig is een ander scheepje in de buurt, dat dit door middel van een sleepverbinding weet te voorkomen. Aan boord gekomen wordt de motor bekeken, die als snel weer aan de praat is te krijgen. Maar we vertrouwen het niet. We begeleiden tijdelijk het haar weg vervolgende scheepje. Ter hoogte van Venhuizen geeft de motor opnieuw de geest. Reden voor ons om opnieuw vast te maken en haar af te meren in Broekerhaven.

15 juni 2012.

De combinatie van harde zuidenwind en een motorprobleem brengt een scheepje bij de Appelhoek, met aan boord 2 opvarenden, in grote moeilijkheden. Zelfs het uitgezette anker voorkomt niet dat ze snel afdrijft richting de steenlaag aan de onderkant van de dijk. De bemanning van de Hayo (van de Notwin uit Hoorn) heeft een en ander via de marifoon kunnen volgen en gaat snel ter plaatse. Dankzij haar snelle handelen wordt voorkomen dat het scheepje te pletter slaat. Maar om haar te kunnen verplaatsen is extra assistentie nodig. Op verzoek van de Hayo alarmeert de Kustwacht ook ons erbij. Gezamenlijk weten we het jachtje veilig af te meren in de haven van Wijdenes.



16 juni 2012.

De combinatie van een niet te strijken fok en windkracht 6 levert grote paniek op aan boord van een zeiljacht. De positie is niet duidelijk dus gaan boten van diverse stations op zoek. Een van de zoekers weet haar uiteindelijk te vinden.

19 juni 2012.

Een net uit de haven van Wijdenes vertrokken scheepje loopt een motorstoring op. Met hulp van onze bemanning wordt de motor uiteindelijk toch weer gestart, waarna ze onder begeleiding van ons terug vaart naar Wijdenes om de motor na te laten kijken.

9 juli 2012.

Een net uit de haven van Wijdenes vertrokken zeilboot met 1 persoon aan boord wordt bij de Appelhoek overvallen door de harde zuidwestenwind. Ze raakt aan de grond met het risico om lek te slaan tegen de stenen op de dijk. We weten haar zonder schade terug te brengen naar de haven van Wijdenes.



24 juli 2012.

Een bootje is in moeilijkheden op het Hoornse Hop. Het is een enorm warme dag en ons haventerrein ligt vol met recreanten. De daarbij behorende auto's blokkeren zo ongeveer de hele dijk en bij gebrek aan parkeerplaatsen gaat de bemanning snel te voet op weg naar de reddingboten. Veel later dan de Kustwacht van ons gewend is melden we ons in. Een passant weet het scheepje in moeilijkheden gelukkig al snel te helpen.

26 juli 2012.

Een passant op de dijk ziet ter hoogte van Schellinkhout een vreemd voorwerp in het water liggen, mogelijk een onbemande rubberboot. Er worden een aantal zoekslagen gemaakt en de horizon wordt afgespeurd met verrekijkers. Maar na verloop van tijd wordt in samenspraak met de melder besloten dat het geen omgeslagen bootje kan zijn geweest.

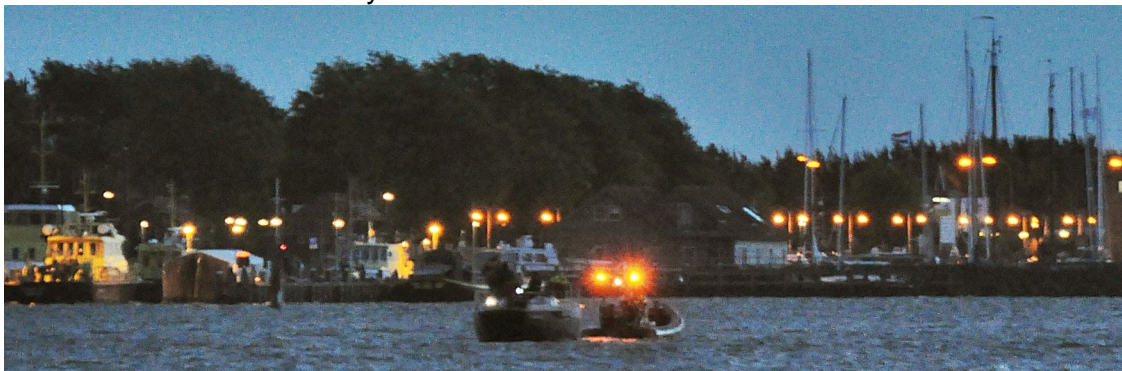


11 augustus 2012.

Een Helderse vlet met aan boord enige inwoners van Venhuizen raakt even ten noorden van Oosterleek in moeilijkheden door een motorstoring. De Oostenwind blaast het houten scheepje snel naar de kust. De eigenaar gaat overboord om te proberen de vlet van de keien weg te houden. De kinderen aan boord waden met 1 volwassene naar de kant waar ze door een passant naar huis worden gebracht. Wij gaan met het bootje richting Broekerhaven, maar de vlet blijkt wel degelijk lek te zijn geslagen. In plaats van Broekerhaven wordt het eindpunt scheepswerf de Gier om de vlet uit het water te kunnen laten halen door de daar aanwezige kraan.

31 augustus 2012.

Een zeiljacht dat nog in Enkhuizen moet worden afgebouwd vertrekt uit Lelystad zonder mast richting Enkhuizen. Hoewel de tank en de motor extra goed was gecontroleerd in het splinternieuwe scheepje, houdt de motor er toch al snel mee op. Binnen 20 minuten weten we het scheepje te bereiken om haar vervolgens tijdens het invallende duister in Lelystad af te meren.



1 september 2012.

In het pikkedonker tracht een zeiljacht de haven van Wijdenes te bereiken, maar de buiten de zuidpier geplaatste visnetten worden over het hoofd gezien. De opvarende waadt naar de kant om daar alarm te slaan. Terwijl de boot voorzichtig uit de netten wordt gehaald om schade aan de netten te voorkomen, wordt de opvarende gecontroleerd op onderkoeling. Dat valt gelukkig mee.

Korte samenvatting:

Gelukkig waren we in tegenstelling tot eerdere jaren nauwelijks betrokken bij incidenten waar slachtoffers of gewonden bij vielen. We zijn er weliswaar voor opgeleid, maar het zal duidelijk zijn dat we op dat soort incidenten bepaald niet zitten te wachten. Het aantal alarmeringen was beduidend lager dan in voorgaande jaren. Waar we de afgelopen jaren meestal tussen de 20 en de 30 alarmeringen hadden, hoefden we dit jaar slechts 15 keer uit te varen. Aangezien ook een deel van de buurtstations minder is gealarmeerd als voorheen, zal waarschijnlijk de huidige economische toestand hier de oorzaak van zijn.

3. Doelstellingen en Mission Statement

Mission Statement.

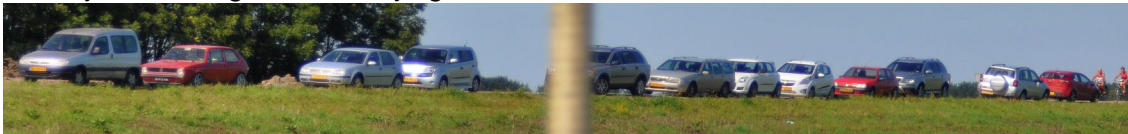
Dat stelt dat we geacht worden 24 uur per dag, 7 dagen per week, 365 dagen per jaar inzetbaar te zijn voor het redden van mensen, dieren en materialen. Dit met goed getrainde vrijwilligers, veilig materieel en kosteloos.

Geen speld tussen te krijgen: daar hebben we ons in 2012 aan gehouden.

Vrijwilligers

We hebben ons ten doel gesteld om altijd voldoende gekwalificeerde vrijwilligers tijdig beschikbaar te hebben. De bijgehouden reddingsrapporten over 2012 tonen aan dat we ons daar goed aan hebben gehouden. Op het grootste deel van de alarmeringen door de Kustwacht is op tijd gereageerd, uitgevaren met minstens 1 daarvoor opgeleide schipper en steeds met meerdere ervaren opstappers. En alle incidenten waar we bij betrokken waren zijn goed afgelopen.

Op slechts 1 alarmering valt iets aan te merken. We hebben binnen de door KNRM en Kustwacht opgelegde tijd van 15 minuten gereageerd op de alarmering van 24 juli 2012. Maar het duurde deze keer wel veel langer dan de Kustwacht van ons gewend is, want normaal varen wij in pakweg 8 minuten uit. Hier was gewoonweg niet beter op te reageren vanwege de geheel vol geparkeerde dijk. De opstappers moesten met bepakking rennend vanaf het pakhuis richting de boten, omdat onze parkeerplaatsen tijdens de dijkverzwaarung zijn vervallen en de nieuw te regelen parkeerplaatsen nog steeds niet zijn gerealiseerd. De daarvoor benodigde afrit was echter op dat moment nog niet klaar. Gelukkig betrof het in dit geval geen incident waarbij doden of gewonden zijn gevallen.



Opleiding en training

We streven er jaarlijks naar om inzicht te krijgen in hoeverre onze vrijwilligers voldoende opgeleid zijn en voldoende zijn geoefend. We hebben in 2012 geen aanleiding gezien om hier aan te twijfelen. Het grootste deel van de vrijwilligers is ervaren en is goed opgeleid. En ook de kortgeleden bij ons aangesloten vrijwilligers zijn druk bezig om alle papieren te behalen en oefenen goed mee. Alleen in de door de KNRM aan ons aan te bieden opleidingen lopen we wat achter. De KNRM heeft met ons afgesproken om jaarlijks 2 van onze vrijwilligers de uitgebreide vaartraining in Schotland te laten ondergaan. Het zal duidelijk zijn dat het merendeel van onze opstappers deze training nog niet gehad heeft, maar het grootste deel van onze schippers heeft deze training wel al achter de rug.

Varend materieel

Het beleidsplan geeft aan dat we de voortgang rond de bouw van een nieuwe boot goed in de gaten dienen te houden. In de loop van 2012 is het ontwerp voor de 1608 (projectnaam voor een nieuwe boot) geheel in detail uitgewerkt. Het punt is bereikt om het ontwerp te gaan testen. Deze moeten aantonen dat de gevraagde snelheid is te halen en de stabiliteit voldoende is. Blijkt dat in orde, dan kan worden besloten de bouw te starten. Er zijn al zodanig veel toezeggingen binnen dat in principe zou kunnen worden gestart met de bouw van het casco.



Overig materieel

We hebben ons voorgenomen om uiterlijk 2014 voor iedere varende vrijwilliger een eigen overlevingspak te hebben. Tot nu toe deden we veel aan "paksharing". Maar dat levert snelle slijtage op en de ene opstapper heeft nu eenmaal een dikkere nek dan de andere. Met als gevolg dat het pak voor de slankere opstapper al snel niet meer waterdicht is bij nek en polsen.

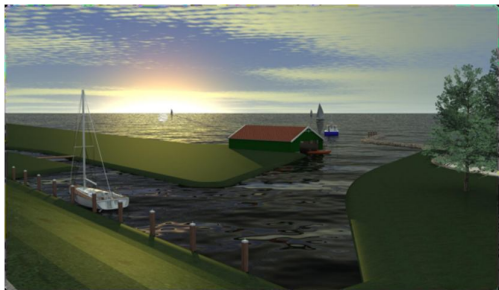
In 2012 hebben we grotendeels een einde kunnen maken aan deze gevaarlijke situatie. Een grote wervingsactie is gestart, die uiteindelijk zo veel opleverde dat we 10 nieuwe pakken (bijna € 1.000,- per stuk) konden bestellen. Tijdens een speciaal daarvoor georganiseerde bijeenkomst met de pakkensponsors zijn deze pakken aan ons overgedragen.



De 10 gekochte pakken samen met de via de Reddingsbrigade Castricum geregelde pakken en de 2 eerder al via station Blaricum geregelde pakken zorgen ervoor, dat we voor verreweg het grootste deel van onze varende vrijwilligers al een eigen pak hebben.

Botenhuis

Het was de bedoeling om eind 2012 alle betrokken instanties zo ver te hebben dat ze hadden gereageerd op de bouw van een botenhuis. De plannen hiervoor zijn al juni 2011 bij de Gemeente Drechterland ingediend. We hadden het plan om hier bij de diverse instanties druk op te zetten zodra de eind 2010 aangekondigde afrit klaar was. Zonder afrit is het namelijk vrij moeilijk om bouw materiaal aan te voeren.



De aanleg van de afrit is echter pas november 2012 van start gegaan en de onderhandelingen over de afsluitingen zijn nog niet afgerond. Een en ander betekent dat we deze doelstelling niet gehaald hebben. We hopen dit in 2013 alsnog aan te kunnen slingeren bij de diverse instanties.

Haven

De doelstelling was om bij alle betrokken partijen te lobbyen voor het open en bereikbaar houden van de haven van Wijdenes. Er is namelijk nog al wat discussie ontstaan over de regelmatig terugkerende baggerkosten. Het Recreatieschap West-Friesland heeft in de loop van 2012 de Gemeente Drechterland verzocht om plannen te maken rond de (eventueel gewijzigde) haven. Deze plannen moeten binnen 1 jaar zijn afgerond. Uiteraard hebben wij onze diensten aan de Gemeente aangeboden om te helpen bij het uitwerken van eventuele plannen.

Korte samenvatting

Een groot aantal gestelde doelen uit het beleidsplan is gehaald. Maar daar waar wij mede afhankelijk zijn van derden is een en ander misgegaan. We nemen ons daarom voor om in 2013 bij de diverse overheden duidelijk te maken dat we op allerlei terreinen van hen afhankelijk zijn. Tevens proberen we om de samenwerking met betreffende partijen verder te verbeteren.

4. Memorabele gebeurtenissen

Revisie motor Mantelmeeuw

In de loop van de lente liet de motor van de Mantelmeeuw ons in de steek. Na inspectie van diverse onderdelen was 1 ding duidelijk. Reparatie had geen zin meer. Met hulp van de KNRM en diverse van onze leveranciers is naarstig gezocht naar een haalbare oplossing. Al snel bleek dat de meest haalbare oplossing totale revisie van de motor door een op scheepsmotoren gespecialiseerd bedrijf zou zijn. Dit zou ruim € 12.500,- gaan kosten.

Het zou niet alleen geld gaan kosten maar ook veel tijd in beslag nemen. Dankzij de KNRM kregen we vanwege onze gelieerdenstatus gedurende 5 weken de beschikking over een reserveboot. Dit bleek bepaald geen overbodige luxe, want maar liefst 1/3 deel van de alarmeringen in 2012 is afgewerkt met de Corrie Dijkstra-van Elk (de door de KNRM beschikbaar gestelde reserveboot).

Half juni kon de Mantelmeeuw weer te water. De daarna afgehandelde alarmeringen hebben 1 ding heel duidelijk gemaakt. De Mantelmeeuw is weer prima in orde, vaart zelfs beter en gaat bovendien veel efficiënter om met de brandstof als voorheen.



5-jarig jubileum

Maart 2007 werd Stichting Reddingsstation Wijdenes opgericht. In 2012 kon dus het 5-jarig jubileum worden gevierd. Aanleiding om de website in een nieuwe layout te presenteren. En om de bemanning tijdens de eerste bemanningsavond te laten schrikken van de pieper (de Kustwacht zat in het complot en stuurde tijdens de bemanningsavond een felicitatie naar elke van onze piepers). Bovendien was de Goede Doelen Club uit Hoogkarspel aanwezig tijdens deze feestelijke avond. Men bleek maar liefst voor ruim € 1.500,- te hebben verkocht aan diverse soorten handwerk. Een prachtige start voor de pakkenactie die in 2012 een hoop nieuwe overlevingspakken zou gaan opbrengen.



Nationale Reddingbootdag

Vooralsnog beschikken we nog niet over een botenhuis. Dus bezoekers van deze jaarlijks terugkerende dag ontvangen we tot nu toe altijd in enkele tenten. Dat liep niet goed in 2012. Beroerd weer met heel veel harde wind zorgde ervoor dat het gros van de opgezette tenten onbruikbaar was geworden. Dat leverde niet alleen een schadepost op, maar ook een veel lager bezoekersaantal dan normaal.

Diverse presentaties

We zijn voor onze inkomsten grotendeels afhankelijk van sponsoring en donaties. Reden voor ons om waar mogelijk altijd te werken aan naamsbekendheid. Om die reden staken we ook in 2012 veel tijd in contact met iedere potentiële steunverlener. Presentaties bij Verzorgingstehuis de Bosmanstichting, Stichting Wigwamvakanties, de ANBO Drechterland en de Dag van de Dijk. Ook waren we met promotiemateriaal aanwezig bij de Enkhuizen Fashion Outlet, de Hiswa, de Midsummernightfair Hem, de Waterconferentie Hoorn, de Wienesser Uitmarkt, de Nationale Hulpverlenersdag, West-Friese Waterweken in Stede Broec etc. etc.

SAREX-oefeningen

Dit zijn oefeningen waarbij diverse hulpverleningsdiensten leren om goed met elkaar samen te werken.



In 2012 waren we uitgenodigd om deel te nemen aan SAREX-oefening Zeepaard bij Marken. Vele varende, vliegende en rijdende eenheden waren aanwezig om een zeer complexe situatie op te lossen. Een containerschip met chemische lading had zogenaamd een zeilklipper overvaren met als gevolg vele, vele slachtoffers van diverse aard. Een heel gedoe voor alle eenheden om alles op fatsoenlijke wijze op te lossen. Maar wel heel erg leerzaam.

Ook in de omgeving van Hindeloopen is in 2012 een grote oefening gehouden. Te ver uit de buurt om er aan mee te doen. Maar er waren wel zogenaamde slachtoffers nodig. Een aantal van onze vrijwilligers speelde dus een slachtofferrol. Eentje deed het zodanig indrukwekkend, dat ze bungelend onder een helikopter werd afgevoerd.



Intocht Sinterklaas

Elk jaar weer een feest, dus we zetten jaarlijks alles op alles om mee te kunnen werken aan de intocht van de oude baas uit Spanje. Ook de intocht van 2012 was een heerlijke heisa. De grote aantallen kinderen op de dijk konden zien dat we zelfs een Reddingspiet aan boord hadden, een Piet die is opgeleid om de Reddingboten van de stoomboot van Sinterklaas te kunnen bedienen. Hij wilde een keer met ons mee om te kunnen vaststellen of we wel aan de kwaliteitseisen van Sinterklaas voldeden. En zijn conclusie: die gasten van Station Wijdenes weten echt wel wat ze doen.



Winst/Verliesrekening 2012

Begroting 2012

WVR 2011

Begroting 2013

	Debet	Credit	Debet	Credit	Debet	Credit
Brandstof	3.658,75		4.500,--		3.538,64	4.000,--
Onderhoud	7.687,11		3.000,--		7.688,07	2.000,--
Verbetering/vernieuwing mat.	--		--		171,95	--
Uitrusting bemanning	11.566,51		1.500,--		1.534,08	1.000,--
Reddingsmiddelen	37,68		1.500,--		1.560,70	2.000,--
Opleidingen	258,95		4.000,--		3.904,83	800,--
Verzekeringen	2.997,69		3.100,--		3.055,17	3.000,--
Verbruiksartikelen	94,56		200,--		205,30	100,--
Accommodatiekosten	--		--		44,55	--
Bijeenkomsten	1.198,19		600,--		480,--	700,--
Kantoorkosten	167,22		400,--		422,08	150,--
Wervingskosten	1.549,29		200,--		206,72	900,--
Lidmaatschappen	452,50		400,--		402,50	450,--
Afschrijvingen	--		--		1.629,28	2.800,--
Rente/financieringskosten		57,16		--		--
Donaties		5.298,50		6.000,--		7.092,93
Sponsoring		1.670,--		1.000,--		1.095,--
Subsidies		5.000,--		5.000,--		5.000,--
Bijdrage KNRM		5.000,--		5.000,--		5.000,--
Bijdrages acties		602,50		700,--		740,--
Bijdrages pakkenactie		8.500,--		--		740,--
Bijzondere baten		1.718,07		2.700,--		1.008,88
Tekort		1.822,22		--		4.868,34
	29.668,45	29.668,45	20.400,--	20.400,--	24.843,87	24.843,87
					17.900,--	17.900,--

Balans

31 december 2012

31 december 2011

	Debet	Credit	Debet	Credit
Kas	--		--	
Betaalrekeningen	763,75		812,79	
Spaarrekeningen	1.390,79		4.552,67	
Te ontvangen	2.439,66		--	
Voorraden	2.485,24		800,--	
Varend materiaal	10.944,80		--	
Reserveringen 1608		13.681,--		
Reserves per 31-12-2011		6.165,46		6.165,46
Af: Tekort 2012		1.822,22		--
	18.024,24	18.024,24	6.165,46	6.165,46

5. Financiën

(Zie vorige pagina voor de Balans, de Winst- en Verliesrekening en de Begroting).

Belangrijke gebeurtenissen 2012 met financieel effect

2012 was financieel gezien een lastig jaar met een verlies van € 1.822,22. Twee belangrijke voorvallen in 2012 hebben een aardige afwijking van de uiteindelijke cijfers opgeleverd ten opzichte van de oorspronkelijke begroting.

Een zware tegenvaller was half mei het dienstweigeren van de motor van de Mantelmeeuw. De noodzakelijke revisie slokte ruim € 12.500,- op. Maar daar hebben we wel een boot aan overgehouden die nog de nodige jaren mee kan.

Een grote meevaller was de in 2012 gehouden inzamelingsactie voor nieuwe overlevingspakken. Dankzij de opbrengst van de pakkenactie heeft de aanschaf van 10 nieuwe pakken nauwelijks gevolg gehad voor onze financiële staat.

De tegenvallers van 2012

Onderhoud

Hieraan is extreem veel meer uitgegeven dan begroot. Zoals hierboven al vermeld, de motor van de Mantelmeeuw is gereviseerd. De totale kosten daarvoor drukken niet allemaal op 2012. Dankzij de revisie bezitten we nu weer een motor die nog een handelswaarde heeft. We hebben besloten om de revisie in 5 jaar af te schrijven. Dat betekende voor 2012 in ieder geval wel hogere onderhoudsuitgaven dan gepland en voor de komende jaren elk jaar een afschrijvingspost.

Uitrusting bemanning

Zo naar de kale cijfers gekeken lijkt deze post aardig uit de bocht gevlogen. Maar dat is eigenlijk niet zo. Vanwege de bovenvermelde pakkenactie is zo ongeveer het hele boven het oorspronkelijke budget uitkomende bedrag via goede gevers binnen gekomen.

Wervingskosten

Deze zijn heel wat groter uitgevallen dan was begroot. De productie van het voor ons noodzakelijke Beleidsplan 2012-2016 is hier grotendeels de oorzaak van.

Bijzondere baten

Deze viel knap tegen in 2012. Puur vanwege de verregende en verwaaide Reddingbootdag. Normaal gesproken halen we op die dag best een leuke omzet en nu hebben we voornamelijk schade geleden.



De meevallers van 2012

Brandstof

Het is een relatief rustig jaar geweest voor wat betreft alarmeringen. 15 stuks tegen in eerdere jaren 20 tot 25 alarmeringen per jaar. Uiteraard heeft dat invloed op de brandstofkosten.

Reddingsmiddelen

Mede om de motorrevisie te kunnen uitvoeren is hier heel erg op bezuinigd. Niet dat we "in het rood" zijn beland voor wat betreft de veiligheid van onze spullen. Maar nog een jaar bezuinigen op deze post is niet verantwoord.

Opleidingen

Zelfde verhaal. Sterk de broekriem aangehaald om de motorrevisie te kunnen bekostigen. Gelukkig is de vrijwilligersploeg nu toch al vrij goed opgeleid. Daarbovenop komt dat de KNRM sinds enige tijd onze HUET-training financieel voor haar rekening neemt.



Vooruitblik 2013

2013 wordt een uitdagend jaar. Want we gaan vrijwel zeker weer uitdraaien op een klein verlies. De donaties en sponsoring konden wel eens gaan inzakken vanwege de crisis. De Gemeente is van plan om al haar subsidies in geheel Drechterland te verlagen. Staat tegenover dat we nu varen met een gereviseerde motor in de Mantelmeeuw, dus we mogen hopen dat we in 2013 relatief weinig onderhoudskosten hebben.

Toelichting op enige punten van de Balans

Voorraden

Dit betreft de eind 2012 aanwezige voorraden aan kleding, kantoorartikelen, gebruiksartikelen e.d. die nog enige handelswaarde hebben.

Varend materieel

Dit is de restwaarde van de motor van de Mantelmeeuw. Jaarlijks zal hier ongeveer €2.700,- op worden afgeschreven.

Reservering 1608

Om de motorrevisie te kunnen afrekenen hadden we in 2012 liquide middelen nodig, die we eigenlijk niet bezaten. Om dat tijdelijk op te lossen zijn we in overleg getreden met 1 van de Goede Doelen Stichtingen die ons al een toezegging had gedaan voor de 1608. Deze Stichting bleek bereid om een deel van haar toezegging alvast over te maken. Maar uiteindelijk is die gift wel bedoeld voor project 1608. Vandaar dat nu een aparte reservering voor de 1608 op de balans staat.