

Historie

In 1987 besloten een aantal Nederlandse vliegers hun kennis van luchtvaartzaken en hun contacten in de luchtvaartwereld in te zetten voor humanitaire doeleinden. Als voorbeeld diende de organisatie Aviation Sans Frontières in Frankrijk, die toen al enkele jaren met groot succes actief was. De Stichting Luchtvaart Zonder Grenzen – toen nog Piloten Zonder Grenzen – was daarmee een feit.

Vanaf de eerste dag van haar bestaan zet de Stichting zich in voor de hulpbehoevenden in voornamelijk Afrika; structureel of naar aanleiding van rampen of conflicten. Naast vliegers sloten al snel ook andere luchtvaartmedewerkers zich aan als vrijwilliger. Ook mensen die weliswaar niet in de luchtvaart werkzaam zijn, maar deze wel een warm hart toedragen, kwamen de Stichting versterken. Het organiseren van het vervoer van hulpgoederen en het uitzenden van piloten voor door andere organisaties beschikbaar gestelde vliegtuigen (de vliegdienst) vormden de kern van de dienstverlening. Het begeleiden van ernstig zieke kinderen naar de plaats waar zij behandeling kunnen ondergaan, is daar als derde doelstelling aan toegevoegd.

Als marketing event heeft de Stichting ook gedurende een aantal jaren de 'I Can Fly' dag georganiseerd, een feest waar kinderen die qua gezondheid minder bedeed zijn met de kleine luchtvaart kennis konden maken. Van deze traditie is een aantal jaar geleden met weemoed afscheid genomen toen zich steeds meer organisaties op dit soort activiteiten wierpen. Bovenal was het bestuur van mening dat deze dag niet voldoende aansloot bij de statutaire doelstellingen.

In 2008 besloot het bestuur om van de Stichting in een aantal jaren een grotere hulporganisatie te maken met een professionele dienstverlening en - bij voorkeur - met eigen materiaal. Bij deze ambitie hoort een stevige organisatie en besturing. De samenstelling van het bestuur en de wijze van werken zijn met die ambitie mee veranderd. Nog meer dan al het geval was, wordt de Stichting als 'onderneming zonder winstoogmerk' aangestuurd, echter zonder concessies te doen aan de menselijke maat binnen de organisatie en ten opzichte van de hulpbehoevenden. De Stichting had zichzelf tot doel gesteld deze strategische ambitie eind 2011 te realiseren in de vorm van een operationele eigen vliegdienst. Mede door de economische malaise bleek die doelstelling uiteindelijk niet haalbaar en werd besloten het concept 'Vliegdienst' langs andere wegen te realiseren.

In 2014 werd dit daadwerkelijk gerealiseerd door samenwerking met het Belgische PZG en het Engelse AWB bij de operatie van een Cessna 206, thans in de Centraal Afrikaanse Republiek.

Inmiddels is de Stichting een ervaren speler op het gebied van de directe ondersteuning van ontwikkelingshulp in met name Afrika, in welke sector de luchtvaart een onmisbaar factor vormt voor het effectief functioneren van de eerstelijns hulp; de Stichting heeft ook in dat opzicht aan naamsbekendheid gewonnen.

De doelstelling, werkwijze en ideologie van de Stichting zijn vastgelegd in onder meer de statuten, het beleid en het huishoudelijk reglement.

Missie

De Stichting wendt haar expertise, contacten en bronnen in de luchtvaart aan ten behoeve van kleinschalige eigen humanitaire projecten en ter ondersteuning van projecten van andere hulporganisaties (NGO's). De Stichting zorgt daartoe voor en bemiddelt bij vliegdiensten, hulptransport en kinderbegeleiding. Zij doet dit zonder onderscheid te maken naar ras, religie, geaardheid, levensbeschouwing of politieke opvatting; de Stichting is volledig gericht op het verschaffen van hulp aan het individu of de gemeenschap.

Internationale verbondenheid

De Stichting is aangesloten bij het samenwerkingsverband zonder rechtspersoonlijkheid 'Aviation Sans Frontières' (ASF) op basis van een door de gezamenlijke ASF organisaties ondertekend convenant. Er is regelmatig contact met de zusterorganisaties ASF France, ASF Belgium, LOG (ASF) Germany, AWB (ASF) UK, ASF Spain en ASF Finland; men mag spreken van een ASF Europa onder wiens vlag er steeds meer gezamenlijke activiteiten ontplooid worden, zonder dat de gewenste onafhankelijkheid van iedere organisatie in het gedrang komt.

De landenorganisaties treden naar buiten onder dezelfde naam, vertaald naar de landstaal, en één logo. Samenwerking geschiedt uitsluitend op vrijwillige basis en participatie kan niet worden afgedwongen. Dit vormt nog steeds de kern van de samenwerking.

Elk van de respectieve landelijke organisaties kent een eigen 'levensfase', eigen signatuur en kernactiviteiten. Zo zijn er twee zusterorganisaties - ASF France en ASF België - die reeds beschikken over een vliegdiens met eigen vliegtuig(en) en is LOG (ASF) Duitsland zeer professioneel georganiseerd en bijzonder actief op het gebied van grootschalig humanitair hulptransport, niet noodzakelijkerwijs door de lucht.

Doelstellingen

De Stichting kent van oudsher drie aandachtsgebieden/werkterreinen, ieder met een eigen doelstelling. Deze belangen of portefeuilles worden binnen het bestuur van de Stichting door individuele verantwoordelijke bestuursleden (portefeuillehouders) behartigd, in de uitvoering daarvan bijgestaan door diverse vrijwilligers. Voor alle doelstellingen geldt dat de Stichting haar diensten uitsluitend verleend naar aanleiding van specifieke aanvragen daartoe; er wordt niet actief gezocht naar 'opdrachten', anders dan dat via het vergroten van de naamsbekendheid van de Stichting de weg naar de Stichting wordt versterkt.

De vraag naar onze diensten varieert sterk gedurende het jaar en tussen de jaren (zie de cijfers in dit jaarverslag)

Vliegdiens

In ontwikkelingslanden zijn de wegen vaak slecht begaanbaar of gevaarlijk en de rivieren moeilijk bevaarbaar. Luchttransport is derhalve dé manier om hulpgoederen, medicamenten, patiënten en hulpverleners snel en veilig naar de vele afgelegen plekken te vervoeren.

Veel hulporganisaties in ontwikkelingslanden hebben daartoe een vliegdiens, waarvoor ze vliegers, vliegtuigen en onderhoud nodig hebben, doch het ontbreekt deze organisaties veelal aan de professionele kennis en ervaring om een vliegtuig veilig en effectief te gebruiken.

Door middel van hiervoor reeds omschreven in 2014 gesloten samenwerkingsverband met PZG en AWB kunnen deze diensten nu op het vereiste niveau worden geleverd.

De Stichting werft ervaren vliegers, bereidt ze voor op hun taak en ondersteunt hen vanuit Nederland tijdens hun stationering ten behoeve van de 'klanten'.

Daarnaast kan de Stichting hulp bieden bij alle technische/operationele aspecten van een vliegdiens, zoals aanschaf, onderhoud en keuringen.

Humanitair hulptransport

Dankzij haar goede contacten met luchtvaartmaatschappijen kan de Stichting spoedeisende zendingen met bijvoorbeeld medicijnen of medische apparatuur snel en kosteloos laten vervoeren.

De Stichting treedt op als regisseur van het transport en is niet de eigenaar van de goederen. Hierbij gaat het overigens om zendingen van beperkte omvang tot maximaal 1000 kg per zending en van bepaalde 'signatuur'. Het besluit om aangeboden goederen wel of niet te vervoeren ligt bij de Stichting. Daarbij neemt zij onder meer de voorwaarden van de vervoersmaatschappijen streng in acht. De goederen en hun verpakking moeten voldoen aan bepaalde voorwaarden en een medisch, didactisch of urgent karakter hebben. Tevens zorgt de Stichting dat de te vervoeren hulpgoederen op de juiste manier aangeleverd worden en aan alle administratieve formaliteiten is voldaan.

Naast het goederenvervoer dankzij de welwillendheid van de vrachtafdelingen van luchtvaartmaatschappijen, kent de Stichting ook de zogenaamde overbagage-regeling. Hierdoor is het mogelijk dat een partij kosteloos een extra tas incheckt, waarbij ook hier weer geldt dat de overbagage aan bepaalde voorwaarden dient te voldoen.

De economische druk op luchtvaartmaatschappijen trekt echter een wissel op hun bereidheid deze diensten kosteloos te verlenen; ondanks het feit dat de Stichting een preferent goed doel is voor KLM Cargo, is deze dienstverlening in de tweede helft van 2014 opgeschort in afwachting van nadere beslissingen binnen KLM.

Reis(kinder)begeleiding

In veel ontwikkelingslanden zijn bepaalde medische (be)handelingen niet mogelijk. Om die reden sturen/halen humanitaire organisaties regelmatig kinderen die een gecompliceerde operatie moeten ondergaan naar Europa. Een dergelijke lange reis naar een onbekend land is kostbaar en ingrijpend voor deze veelal ernstig zieke kinderen. Door tussenkomst van de Stichting begeleiden daartoe gekwalificeerde vrijwilligers deze zieke kinderen kosteloos. Indien nodig, neemt de Stichting de aanschaf van de ticketkosten voor haar rekening, hetgeen haar mogelijk wordt gemaakt door de vele aan de Stichting gedoneerde 'frequent flyer miles'.

Het besluit tot begeleid vervoer van het kind is afhankelijk van het medisch oordeel van de verantwoordelijke arts omtrent zijn/haar geschiktheid tot vliegen.

Deze en andere voorwaarden zijn vastgelegd in een intern Reglement Kinderbegeleiding van de Stichting; uitsluitend indien aan de eisen van dit reglement wordt voldaan, besluit de Stichting tot begeleiding van een kind.

Donaties

De Stichting verkrijgt haar middelen op twee manieren: enerzijds donaties in geld en anderzijds kosteloos ter beschikking gestelde diensten van bedrijven en particulieren ('donaties in natura'). De donaties in geld ontvangt de Stichting van zowel particulieren als bedrijven. Donaties worden periodiek (door middel van automatische incasso) of eenmalig verkregen. Het aantal en het bedrag van de 'vaste' particuliere donaties is door de jaren heen vrij stabiel te noemen. Iedere 'vaste' donateur is gerechtigd zijn of haar bijdrage terstond op te zeggen.

Heden en toekomst

In 2016 heeft stichting Luchtvaart zonder Grenzen majeure wijzigingen ondergaan, zowel op het personele, inter-communicatieve als bestuurlijk vlak.

Deels door de malaise in de Nederlandse luchtvaart, deels door de economische crisis namen bedrijfssponsoring en donateursgelden af. Mede door het eerste kon LZG sinds 2015 minder humanitaire hulpgoederen vervoeren.

Ziekte bij personeel op sleutelfuncties zorgde ervoor dat er voorts minder tijd aan fondsenwerving en administratieve taken besteed kon worden.

Gebruikmakend van dit 'windstiltegebied' is er in 2016 voor gekozen om de stichting grondig om te vormen en te moderniseren. Organisatorische kenmerken werden geëvalueerd. Een nieuwe voorzitter en een nieuwe penningmeester werden aangesteld. De onbewust verouderde kantoororganisatie ging op de schop, website en e-mailadressen werden verhuisd, evenals telefoonnummers en postadres. De complete ICT werd uit noodzaak gemoderniseerd. Social media werd vernieuwd. Bestaande contracten werden kritisch tegen het licht gehouden en, waar nodig, aangepast. Ervaren kantoorfunctionarissen werden aangesteld. De integratie binnen de Europese overkoepelende organisatie werd voltooid, en de samenwerking met zusterorganisatie ASF België geïntensiveerd.

Dit alles zorgt er voor dat LZG volledig toegerust is voor de komende 10 jaar. Met het aantrekken van de economische omstandigheden en de verbetering van de luchtvaartmarkt, heeft de stichting er alle vertrouwen in dat in 2017 en 2018 de activiteiten weer geïntensiveerd zullen worden naar het oude niveau of daar boven.

Organisatie:

De organisatie kent sinds 2016 een nieuwe bestuursstructuur, bestuursleden zijnde:

- Koen Cox, voorzitter
- Mohammed Massaoudi, penningmeester
- Jos Netten, vliegdiens
- Maarten van Walt Meijer, humanitaire hulptransporten en overige zaken.

De functie van bestuurslid is onbezoldigd en zuiver op vrijwilligers-basis.

Daarnaast wordt het bestuur direct ondersteund door de kantoormedewerkers:

- Joke Rodink (administratief)
- Marcel Schär (ICT)

Gelden

Baten worden primair geïnvesteerd in ondersteuning en operationeel houden van diverse vliegdiens, de samenwerking met ASF-België (Cessna 206, of toekomstige aanschaf Cessna 208) en programma's zoals van zusterorganisatie ASF France

De stichting opereert zonder winstoogmerk. Baten komen qua vergoedingen ten dienste van inspectiereizen (vliegdiens Afrika, Europees overleg), waarbij aangetekend dat tickets zo veel mogelijk onder personeelsregelingen of airmiles worden geboekt om de kosten zo laag mogelijk te houden.

Bestuursleden werken onbezoldigd. Voor één kantoorfunctionaris geldt een beperkte financiële onkostenpost op urenbasis.

Uitgangspunten voor 2017 en 2018:

Vliegdiens.

De samenwerking met ASF België inzake de joint venture vliegoperatie Cessna 206 in Afrika is goed bevallen. Zowel financieel, alsmede op het gebied van cockpitbemanning hebben we een bijdrage kunnen leveren aan het welslagen van de missie. Thans vinden verregaande gesprekken plaats om samen met de Belgen een grotere Cessna 208 te opereren. Tevens vinden er verkennende gesprekken plaats om een vliegoperatie in Mauritius op te starten. Diverse gelden kunnen voor deze operaties aangewend worden. Door de ook in de humanitaire luchtvaart snel veranderende eisen m.b.t. vluchtuitvoering zullen toekomstige vliegmissies niet met een C206 (vliegtuig met

zuigermotor) maar met een Cessna 208 (groter vliegtuig, met turbinemotor) uitgevoerd gaan worden.,

Het moge duidelijk zijn dat het opereren van deze klasse vliegtuigen, wat uitgevoerd dient te worden met een AOC vergunning, heel andere eisen gaat stellen aan de financiële, personele en organisatorische ondersteuning.

Zowel het financieel als het personeel en operationeel ondersteunen van deze vliegdiens vormt thans een van de belangrijkste verplichtingen en doelstellingen voor de naaste toekomst, terwijl het samenwerkingsverband zelve continu intensief overleg en samenwerking vereist met de betrokken ASF zusterorganisaties

Humanitaire Hulptransporten.

Door een vrachtconvenant met KLM heeft LZG in het verleden jaarlijks enige tonnen aan hulpgoederen per KLM Cargo kunnen verzenden. Ook heeft de stichting jaarlijks honderden kilo's aan medische overbagage met medisch personeel mee kunnen sturen. Dit overbagage-convenant is nog steeds van kracht, doch door de economische situatie op de luchtvaartmarkt zag KLM Cargo zich gedwongen om het vrachtconvenant tijdelijk te bevriezen. In 2017 hoopt LZG de verzending van humanitair noodzakelijke zendingen weer op te kunnen starten middels gesprekken met KLM Cargo. Ook zal intensiever gezocht worden naar samenwerking met ASF-Frankrijk (Air France) en de Duitse zusterorganisatie Luftfahrt ohne Grenzen, die een soortgelijk convenant met De Duitse luchtvaartmaatschappij Lufthansa heeft, alsmede incidentele samenwerking met de Duitse luchtmacht middels transporttoestellen.

Kinderbegeleiding.

Geen veranderingen. Op ad-hoc basis zullen kinderen per KLM naar Nederland gevlogen worden om hier de juiste medische behandelingen te ondergaan.

Exposure en sponsoring.

Na voltooiing van de administratieve ombouw en de stappen vooruit op het pad van social media campagnes, is hernieuwde 'exposure' een van de aandachtspunten vanaf 2017. Hiertoe is in 2016 contact gelegd met de wereldorganisatie JCI (Junior Chamber International). Op het world congress van JCI, november 2017 in Amsterdam, zal LZG zich mogen presenteren middels een keynote op het congressthema 'Social equality'. Voorts zullen er diverse presentaties plaatsvinden in lokale 'chambers' in Nederland.

Verdere ontplooiing op social media is onontbeerlijk voor donaties en sponsoring. Ook mailings zijn hierbij noodzakelijk, al wordt de papieren versie uit kostenoverwegingen afgeschaft, en zullen deze per 2017 periodiek per e-mail worden verstuurd.

Nu de luchtvaartmarkt zich weer in een opgaande lijn beweegt, zal LZG actief het gesprek zoeken met diverse bedrijven op het gebied van bedrijfssponsoring, al dan niet in natura.

Samenwerking

In 2017 zal er zoveel mogelijk pan-Europese samenwerking gezocht en geboden worden met de diverse zusterorganisaties. Zeker op vlakken zoals vliegoperaties kunnen we een grote bijdrage leveren middels piloten, know-how en gelden. Ook zal er actief contact gelegd worden met Wings of Support (KLM-organisatie)

Financiën

Zie jaarverslag

Gegevens stichting:

Zie gegevens zoals gepubliceerd op deze website.