

Beleidsplan 2024-2027

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. In dit beleidsplan zullen de termen ASF-NL en LZG door elkaar gebruikt worden.

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 vliegdiens) 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 vliegdiens. Mede door de economische malaise bleek die doelstelling uiteindelijk niet haalbaar en werd besloten het concept 'Vliegdiens' langs andere wegen te realiseren.

In 2014 werd dit daadwerkelijk gerealiseerd door een eerste samenwerking met het Belgische PZG en het Engelse AWB bij de operatie van een Cessna 206 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) vliegdiens ten, 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 'Aviation Sans Frontières International' (ASF-Int.) 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 Switzerland en het later opgerichte ASF Canada en ASF-USA; men mag spreken van een ASF-International onder wiens vlag er steeds meer gezamenlijke activiteiten ontplooid worden, zonder dat de gewenste onafhankelijkheid van iedere organisatie in het gedrang komt. Vestiging van ASF International is Geneve, Zwitserland.

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 is er een zusterorganisatie - ASF France - die reeds beschikt over een vliegdiens ten 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. Hubs zijn gevestigd in Brussel (Logistiek), Frankfurt Airport (luchtvracht) en Luchthaven Parijs-Orly (vliegdiens ten).

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, afhankelijk van conjunctuur en humanitaire rampen.

Vliegdiens ten

In ontwikkelingslanden zijn de wegen vaak slecht begaanbaar of gevaarlijk en de rivieren moeilijk bevaarbaar. Luchttransport is derhalve de 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 ten, 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 en door de eind 2017 aangegane samenwerking met de vliegdiens ten van ASF Frankrijk kunnen deze diensten nu op het vereiste niveau worden geleverd.

De stichting levert ervaren vrijwillige vliegers of werft vliegers en onderhoudspersoneel, bereidt ze in het laatste geval extra voor op hun taak en ondersteunt hen vanuit Nederland tijdens hun stationering. Daarnaast kan de stichting hulp bieden bij alle technische/operationele aspecten van een vliegdiens ten, zoals aanschaf, onderhoud en keuringen. In 2020 heeft de vliegdiens ten vanaf de wereldwijde lockdown-maatregelen ruim zes maanden stilgelegen en is eind 2020 voorzichtig weer opgestart, zij het met horten en stoten wegens de onzekere situatie met betrekking tot de vliegcontracten met partners (Verenigde Naties, UNHAS)

Humanitair hulptransport

Dankzij haar goede contacten met luchtvaartmaatschappijen en luchtvrachtagenten kan de stichting spoedeisende zendingen met bijvoorbeeld medicijnen of medische apparatuur snel 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 2000 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.

De zogenaamde overbagage-regeling, waarbij een partij kosteloos een extra tas met humanitaire bagage incheckt, is helaas bij het uitbreken van de Corona-pandemie komen te vervallen.

Toen de wereldwijde Coronacrisis ook de luchtvaart, en daardoor de sponsoring voor LzG hard trof, is deze dienstverlening in 2020 tot een bescheiden niveau gedaald. Wegens schaarste op de wereldwijde luchtvrachtmarkt (vliegtuigen bleven aan de grond) was het niet mogelijk om bepaalde landen aan te vliegen. Indien dat wel kan, zijn de prijzen tot astronomische hoogten gestegen. Nu de luchtvaart weer herstel vertoont, wordt de focus de komende drie jaren gelegd op de zoektocht naar verschillende vervoerspartijen en vrachtafhandelaars om tegen zo laag mogelijke kosten humanitaire hulptransporten te kunnen versturen. Sinds eind 2022 was er weer een bescheiden stijging in dit vervoer te zien, wat zich doorzette in 2023.

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 Flying Blue Miles, '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.

Door verminderde vraag vanuit de Nederlandse ziekenhuizen naar deze dienst, is ervoor gekozen om dit niet meer prominent als "actieve dienst" naar donateurs en sponsors te propageren, echter wel te benoemen.

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, soms door cheques of awards. Donaties worden periodiek (door middel van automatische incasso) of eenmalig verkregen. Het aantal en het bedrag van de 'vaste' particuliere donaties was door de jaren heen vrij stabiel te noemen. Iedere 'vaste' donateur is gerechtigd zijn of haar bijdrage terstond op te zeggen. Ook heeft de stichting een Frequent Flyer account, thans op naam van ASF-France, waar airmiles van/door reizigers op gestort kunnen worden.

Ook hier trok COVID-19 een zware wissel. Bedrijven zijn failliet, specifieke luchtvaartbedrijven verkeren in zwaar weer of liggen aan het overheidsinfuus (KLM). dit zorgt ervoor dat de bedrijfsinkomsten radicaal zijn teruggelopen of gereduceerd zijn tot nul. Dat, in combinatie met explosief stijgende kosten indien we luchtvracht moeten vervoeren, zorgt ervoor dat we als stichting nog scherpere keuzes zullen moeten maken als het aankomt op de vraag welke projecten we kunnen ondersteunen. KLM Cargo is sinds het eind van de Coronapandemie weer voorzichtig aangeschoven als partner.

Structuur

De organisatie kent anno 2024 een 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. De kantoorondersteuning is door COVID en de daaropvolgende verbouwing van Skyport en het bemanningencentrum van Schiphol, komen te vervallen. Naast een kerngroep van zo'n 10 personen kan de stichting putten uit een grote groep vrijwilligers en sympathisanten, onderverdeeld in teams zoals bijvoorbeeld een communicatie-team. Declareren van gemaakte kosten is mogelijk, maar wordt zo mogelijk vermeden.

Ontwikkelingen in organisatie

In 2020 had de wereldwijde COVID-pandemie een enorme impact op stichting Luchtvaart zonder Grenzen, op het logistieke, financiële en uitvoerende vlak. Door de beperkende lockdown-maatregelen in diverse landen waar de stichting actief is, zagen we ons in samenspraak met ASF-France genoodzaakt om onze medewerkers uit Afrika richting Frankrijk en Nederland te evacueren. Omdat inreis van technisch personeel in Afrika ook niet mogelijk bleek, werden de vliegdiens stilgelegd. Door de Nederlandse maatregelen werd het kantoor te Schiphol 'stilgelegd' en werd conform de adviezen van de Nederlandse regering overgeschakeld op thuiswerken. Omdat de wereldluchtvaart vrijwel stillag, bleek de verzending van luchtvracht wegens exploderende prijzen onhaalbaar. Dat, gecombineerd met het annuleren van bedrijfssponsoring door luchtvaartbedrijven zoals KLM, zorgde er voor dat diverse actieve projecten stilgelegd dan wel uitgesteld moesten worden. Het aantrekken van de economische omstandigheden en de verbetering van de luchtvaartmarkt, zoals het jaar 2019 beloofde, was daarmee met een wereldwijde onverwachte klap tot stilstand gekomen. Anno 2023 kwamen de activiteiten weer voorzichtig op gang, het kantoor bleef wegens grootschalige renovatie van het pand gesloten.

Gelden

Baten worden vanaf 2018 primair geïnvesteerd in ondersteuning en operationeel houden van diverse vliegdiens, de samenwerking in Afrika met ASF-Frankrijk, (Cessna 208s) ASF-België (Cessna 206) en andere programma's van zusterorganisaties. Vanaf 2023 betreft het de C208's. Verder wordt gekeken naar besteding ten bate van acute noden en hier aan gekoppelde projecten van de zusterorganisaties. De stichting opereert zonder winstoogmerk. Men is onbezoldigd aan de stichting verbonden. 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.

Uitgangspunten en beleid voor de periode 2024 tot 2027

Vliegdienst

LzG streeft nog steeds naar uitbreiding in de vliegende sector. Een 'joint operation' met ASF-Frankrijk past in de internationalisering. Vanaf medio 2018 levert ASF-NL derhalve al een bijdrage in zowel piloten, logistiek alsmede transportmogelijkheden en personeelsvervoer ten bate van de vliegmissie in de Centraal Afrikaanse Republiek (Bangui), Congo en Uganda (Entebbe). Realisatie van een Part-145 onderhoudspunt in Bangui voor de C-208s werd in 2021 werkelijkheid, na een jaar COVID-vertraging wegens Afrikaanse lockdown-maatregelen. Het levert een 10 a 15 procent grotere inzet voor de toestellen op. Een geldelijke bijdrage van 10.000 euro (de door LZG gewonnen Peter Legro Award, Transavia NGO Award) is hier destijds aan besteed.

Er werd vanaf 2018 ook al geldelijk bijgedragen aan de nieuwe Belgische ASF-vliegmissie ism MedicAero op de Cessna 208 in Madagascar waar medische hulp door de lucht werd geboden. Tevens helpen we tijdens deze missie het WWF in de strijd tegen illegale ontbossing. Verdere samenwerking met WWF en MedicAero zal waarschijnlijk in, cq vanaf 2024 plaatsvinden.

Recent zijn twee C-208's vervangen. Dit vroeg een extra financiële injectie. Daar zullen onze uitingen inzake fundraising ook op gebaseerd worden en zullen diverse fundraising-initiatieven opgestart worden.

Zowel het financieel als het personeel en operationeel ondersteunen van deze vliegdiensten 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. We spreken in het kader van ASF-International dan ook steeds minder van "een LzG" maar zoeken logistieke en personele samenwerking hetgeen het welslagen van de missies zal bevorderen.

De keuze is destijds gemaakt om vanaf 2021 internationaal de Dr. Denis Mukwege-foundation te steunen door middel van luchtlogistiek en medische benodigdheden voor zijn Panzi-hospitaal. Dr. Denis Mukwege ontving in 2018 de Nobelprijs voor de Vrede wegens zijn inzet voor de vrouwen-mensenrechten en seksueel geweld in conflictgebieden. Ook wordt samengewerkt met International Health Partners (IHP) en International Medical Corps (IMC) om zo een nog grotere effectiviteit te genereren op het vlak van transport van medicamenten, ook bij natuurrampen zoals aardbevingen, zoals we dat deden in Turkije en Syrië in 2023.

Toch zijn we afhankelijk van de politieke, alsmede de gewapende strijd per regio en zal per project worden bekeken of dit gezien de veiligheidssituatie uitgevoerd kan worden.

Een verdere keuze inzake de missies voor de Verenigde Naties en WWF, zal de keuze zijn wanneer we overige partnerschappen aangaan inzake de vliegoperatie. Het contract met de VN (UNHAS) zal waarschijnlijk in 2024 eindigen en een samenwerking met MedicAero is niet ondenkbaar. We werken al met hen samen in Madagaskar en een eigen, direct inzetbaar ambulancevliegtuig is een al langer gekoesterde wens tussen de partijen. Hiervoor zou dan een vrijgekomen C208 aangewend kunnen worden.

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 niet meer van kracht en door de economische situatie op de luchtvaartmarkt zag KLM Cargo zich gedwongen om het vrachtconvenant tijdelijk te bevrozen. Vanaf 2018 was in dit kader de verzending van humanitair noodzakelijke hulptransporten gelukkig weer opgestart middels een hernieuwde samenwerkingsovereenkomst met KLM Cargo (niet te verwarren met het noodlijdende KLM Mainline), nogmaals bekrachtigd in 2020, dankzij oplopende revenuen op de cargo-markt.

Helaas is de keerzijde van onze medaille dat de vrachtprijzen wegens beperkte vrachtruimte wereldwijd (Covid-luchtvaartcrisis) explosief zijn gestegen. Dit vereist nog scherpere keuzes. Ten doel voor de komende jaren is gesteld: overeenkomsten en samenwerking aangaan met andere cargo-

operators, een nog betere sponsorregeling met KLM Cargo en vliegmaatschappijen, vrachtbedrijven en vrachtagenten op Schiphol. Ook verdere 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 inzake inzet transporttoestellen.

Ook de samenwerking met de Britse NGO Int. Health Partners (IHP) zorgt op dit vlak voor verlichting.

Kinderbegeleiding

Op ad-hoc basis zullen kinderen per KLM naar Nederland gevlogen worden om hier de juiste medische behandelingen te ondergaan. Door het kwantitatief beperkte karakter is ervoor gekozen om dit niet meer als prominente pijler te afficheren. Ook beperkende, op COVID-gebaseerde, inreis-maatregelen in diverse landen zorgen ervoor dat we qua kinderbegeleiding een pas op de plaats moeten maken.

Exposure, sponsoring en promotie

Hernieuwde 'exposure' blijft een van de aandachtspunten, vooral ook om de terugval in (bedrijfs-) sponsoring op te vangen. Presentaties werden afgezegd wegens corona-maatregelen, in zwaar weer verkerende bedrijven zegden hun sponsorovereenkomst logischerwijs op, luchtshows met een bezoekersaantal van 200.000 a 300.000, werden geannuleerd. Uitbreiding van presentaties is gewenst wegens fundraising en is haalbaar vanaf 2024. Verdere professionalisering van onze inmiddels gerealiseerde ontplooiing op social media is onontbeerlijk voor donaties en sponsoring. Nu de luchtvaartmarkt zich voorzichtig herstelt, maar voorlopig nog steeds haar desastreuze verliezen moet zien goed te maken, moet LZG meer dan ooit actief het gesprek blijven zoeken met diverse bedrijven op het gebied van bedrijfssponsoring, al dan niet in natura. Hiertoe is een MarCom-commissie opgericht en wordt toenadering gezocht tot fundraise-bureaus en platforms voor niet-betaalde expertise. Zeker tot de fundraise-bureaus zal LzG zich uiterst terughoudend opstellen i.v.m. kosten vs. baten.

Samenwerking

Zoals al eerder in dit beleidsplan gememoreerd: Vanaf 2018 is er zoveel mogelijk pan-Europese samenwerking gezocht en geboden met de diverse zusterorganisaties. Zeker op vlakken zoals vliegoperaties kunnen we ook tot 2027 (eind huidige beleidsplan) een grote bijdrage leveren middels piloten, know-how en gelden. Een bijdrage in personeelstickets voor ASF-piloten en onderhoudspersoneel richting Afrika, is vanuit de ruime internationale voorraad Flying Blue Miles een treffend voorbeeld.

Het zal duidelijk zijn dat LzG, hoewel de vaste kosten laag zijn, actief op zoek gaat naar sponsoring en gelden om het verlies van inkomen op te vangen. Daarnaast zullen we scherpe keuzes maken om toch actief in bestaande projecten te participeren. Behoud van de stichting en terugkeren op het oude niveau heeft prioriteit waarna de stichting, bij volledig herstel, de oorspronkelijke groeiplannen weer op kan pakken.

Gegevens stichting

Zie gegevens zoals gepubliceerd op de website.