

Jaarverslag 2024

Opening

Voor u ligt het jaarverslag van de *Stichting Flying Dutchman Foundation*, zij heeft haar zetel te *Schiphol, gemeente Haarlemmermeer*. Na elk jaar reflecteert het bestuur op het gevoerde beleid en doet u bij deze graag verslag van de ontwikkelingen.

2024 was een jaar waarin de inflatie, een kleine markt aan potentiële leveranciers en een beperkte groep exploitatie partners de stichting beperkte in haar voortgang. Toch lijkt er tractie te komen: zowel het vraagstuk over een betrouwbare onderhoudspartner en -begroting en een exploitatiepartner beginnen richting een oplossing te werken.

Voor de doelen van de stichting als grootste beperkende factoren: de stilstand van veel van de benodigde leveranciers: een hogere inflatie dan eerder, waardoor financiering van activiteiten ook duurder wordt.

Het jaarverslag is opgesteld als verantwoording van de acties van het bestuur als onderdeel van de communicatie van de stichting. Hiermee wil de stichting aan tonen welke stappen zijn gezet, wat de voortgang is geweest in het behalen van haar doelstellingen en wat er met aangetrokken fondsen is gedaan.

Tevens publiceert de stichting een jaarverslag om aan de eisen van een ANBI-status tegemoet te komen. Middelpunt van de strategie van de stichting is beheer en operatie van de Douglas DC-4 Skymaster – het vliegtuig is onderdeel van het Mobiel Erfgoed Nederland.

Inhoudsopgave

OPENING	1
INHOUDSOPGAVE	1
BESTUUR	2
BELEID	3
FONDSSENWERVING EN BESTEDINGEN	5
NA 2024	6
FINANCIËLE VERANTWOORDING	7

Bestuur

De stichting werd op 2 december 2013 opgericht door Anne Cor Groeneveld benoemd als voorzitter, Lars E. den Hartigh als secretaris, Martin J. Scheffmann als penningmeester en G. B. A. Ton van Deursen. De bestuursleden kozen bij oprichting voor een bestuursmodel, in 2017 was er geen directie aangesteld, nog waren er andere bezoldigde medewerkers.

Het bestuur is statutair benoemd voor een periode van vier jaar, een afgetreden bestuurder is onmiddellijk en onbeperkt herbenoembaar. Bestuurders kunnen worden benoemd en geschorst door het bestuur. Al in 2017 zijn de statuten gewijzigd om de oprichting van een raad van toezicht mogelijk te maken, bij het instellen daarvan zal het bestuursmodel in een raad van toezicht model wijzigen. Ook in 2019 en 2020 heeft het bestuur vastgehouden aan de bestaande bestuursvorm.

Organisatieveranderingen

Sinds het voorgaande verslag is er geen mutatie binnen het bestuur geweest; de vijfde vacante bestuurszetel wordt niet opgevuld tot de operatie wordt gestart, dit geeft de ruimte om met een klein bestuur snel te schakelen en een actueel profiel voor een vijfde bestuurslid te schrijven zodra de werkzaamheden toenemen. De vacature in het bestuur is gereserveerd voor een op te stellen profiel met focus op de operatie.

Het bestuur bestaat nu uit 4 leden; Lars den Hartigh (voorzitter), Sudeep Moses Raju (penningmeester), Olaf Hoftijzer (secretaris), Philippe Tammes (bestuurslid).

Het statutaire bestuur wordt ondersteund door Jurriaan Postma – airworthiness engineer en Laur Kirkels – belast met trainingen van crew.

Bestuur evaluatie

Reflectie van het bestuur op 2024. Voor het gehele bestuur blijft de stichting een activiteit ‘erbij’.

Het kunnen uitvoeren van de doelen van de stichting zijn een driehoek, waarbij elk been tegelijk moet staan; 1. Begroting, gebaseerd op onderhoud en benodigde modificaties; 2. Exploitatie, genoeg interesse in het opereren met het vliegtuig; 3. Financiering. 2024 bracht als conclusie dat het bestuur op elk moment twee van de drie factoren had staan, maar nooit alle drie tegelijk. Helaas bedankte een potentiële exploitatie partner tegen het eind van het jaar. Toch houdt het bestuur moed, gevoed door de beweging die er op drie-eenheid wordt gemaakt en toch elke keer een lichtpunt op komt. Lichtpunten in de vorm van nieuwe partners.

Het bestuur heeft een aantal keren (online) vergadert waar telkens in ieder geval het minimale bestuursleden voor besluiten aanwezig was.

Het bestuur heeft besloten de financiële verantwoording zelfstandig af te leggen zonder accountantsverklaring. Het besluit is genomen in acht nemend de activiteiten in het ontwikkel jaar 2024, waarbij nagenoeg geen veranderingen in de financiële situatie van de stichting zijn geweest.

Beleid

Waren we in 2017 overtuigd met de opgestelde begroting onze DC-4 Skymaster luchtwaardig te maken, 2018 bracht ons tot nieuwe inzichten. Om aan de luchtwaardigheidseisen te voldoen en tegelijk een aantrekkelijk cabine interieur met historische relevantie te bieden is besloten het gehele interieur opnieuw te bekleden. Deze investering in het vliegtuig was eerder niet begroot en werd daarmee het centrum van de inzet van bestuur en vrijwilligers.

Het bestuur werkt aan inschrijving bij Goede Doelen Nederland en de implementatie van CBF eisen die daarmee komen. Zowel het CBF als de governance code voor de cultuursector leggen de lat hoger dan de eisen die voor een ANBI-stichting gelden.

Draagvlak

We willen onze Skymaster – de Flying Dutchman – inzetten als plek van samenkomst en als publiekstrekker. We sturen haar op handelsmissie, op expedities met een verhaal. Op aantrekkelijke reizen, geïnspireerd op de historische luchtverbindingen tussen bijvoorbeeld Nederland en Amerika, nodigen we in aanloop naar en aan boord van de reis gasten en andere stakeholders uit. De Skymaster werkt zo als eye-opener bij pers en relaties om connecties aan te halen of te maken terwijl ze de aandacht vestigt op onze boodschap.

Het is gebleken dat partners, sponsors en fondsen beheer en organisatie van vluchten graag gescheiden zien. Daarom heeft het bestuur besloten zich te gaan focussen op puur beheer van het vliegtuig; partner beleid ten aanzien van onderhoud en vliegoperatie en begeleiden en aansturen van vrijwilligers.

Het organiseren van vluchten wordt aan externe partners uitbesteed die voor het vliegen van de DC-4 een bijdrage per vlieguur zullen leveren, waardoor de stichting een solide bedrijfsvoering heeft en het toestel voor de toekomst kan behouden.

Daarnaast heeft de stichting draagvlak gevonden bij onderwijsinstellingen in Nederland, welke samen werken met de Flying Dutchman Foundation doormiddel van het begeleiden van stagiaires tijdens de onderhoudsfase van de DC-4.

In 2019 heeft de FDF bijvoorbeeld een stagiaire van de Aviation Academy gehad, welke zich heeft gebogen over een compliance managementsysteem. Dit soort samenwerkingen zijn goed bevallen en willen we in de toekomst in de operatie blijven opbouwen.

Operatie

We streven naar het hoogst haalbare in veiligheid. Als randvoorwaarde zal de operatie van het vliegtuig plaatsvinden op een AOC. Dat is een operationele vergunning die geschikt is voor commercieel passagiersvervoer. Hiermede staat de operatie buiten elke discussie over veiligheidsniveau.

De training van de bemanning zal plaatsvinden in Zuid-Afrika, maar het vinden en certificeren van geschikte boordwerktuigkundigen zal geen eenvoudige zaak zijn. Ze zijn niet ruim beschikbaar en de certificering zal niet eenvoudig en goedkoop zijn. Op dit moment gaan de gedachten uit naar voormalige KLM BWK's die later zijn omgeschoold tot vlieger en nu hun pensioengerechtigde leeftijd naderen, daarnaast wordt de mogelijkheid van het opleiden van 2 nieuwe boordwerktuigkundige onderzocht. Jonge boordwerktuigkundigen zijn nodig om de toekomst zeker te stellen.

Springbok

De samenwerking en verstandhouding met het onderhoudsbedrijf Springbok is goed. Het op Rand Airport gevestigde Springbok is een kundige partner met grote ervaring in het onderhoud aan het type vliegtuig en in trajecten die dit soort vliegtuigen weer luchtwaardig maken.

Certificatie, inspectie en onderhoud

Door Jurriaan Postma is een onderhoudsprogramma opgesteld dat voldoet aan onze ambitie om op EASA-niveau te kunnen opereren. Dit jaar is gezocht naar een verbreding van het team dat zich met het onderhouds- en certificatie programma bezighoudt.

Het vliegtuig wordt onder Zuid-Afrikaans toezicht teruggebracht naar luchtwaardigheid. De autoriteiten ter plekke hebben meer ervaring met de Douglas DC-4 als type en zijn lokaal. Zowel het opgestelde programma en de modificaties die worden gedaan hebben Europese EASA eisen als basis.

Onderhoud zal plaatsvinden conform de eisen van het land van certificatie, naast de minimumeisen die onze stichting zichzelf oplegt. Aandacht zal nodig zijn om op diverse plaatsen ter wereld inspecties te kunnen uitvoeren gedurende grotere reizen.

Risico's

Onze partner 'South African Airways Museum' bestede de operatie van haar historische vloot uit aan Skyclass. De samenwerking tussen haar en Skyclass is ten einde gekomen en het museum heeft geen (nu) intentie meer om haar vliegtuigen te (laten) opereren. Het museum had met South African Airways een samenwerking voor de verzekering van haar vliegtuigen en daarin werd ons vliegtuig meegenomen. Deze samenwerking is ook gestopt. Daarmee is op het moment het vliegtuig niet verzekert; de kosten daarvoor kunnen moeilijk gedragen worden via de commerciële markt zonder partners.

Fondsenwerving en bestedingen

Financiering en fondsenwerving

De financiering van het onderhoud is zeker gesteld door een aantal hypothecaire leningen door een groep private personen. De stichting heeft naast deze hypothecaire lening nog 1 lening lopen die bij oprichting van de stichting is aangegaan.

Het bestuur heeft in 2024 geen vacatie gelden ontvangen en er zijn geen kosten vergoed.

De fondsenwervende structuur welke is vastgesteld en waar in 2017 en daarna mee wordt gewerkt is:

In algemene zin zijn we opzoek naar fondsen uit drie pijlers;

- als eerste de grote stakeholders, partners van de Nederlandse luchtvaartindustrie,
- als tweede cultuur- en media fondsen en
- Als laatste het midden en klein bedrijf en de consument.

Deze drie pijlers zullen worden aangewend om de vaste lasten van de stichting te dekken, ongedekte vaste lasten en variabele lasten zullen worden gedekt uit de bijdrages die de stichting ontvangt voor vluchten met de DC-4.

Support

In 2021 jaar schonk het Ministerie van Financiën via de Dienst Domeinen Roerende zaken het servies wat werd gebruikt in het voormalige regeringsvliegtuig, de Fokker F70 PH-KBX aan de stichting.

Hierdoor zijn onze toekomstige gasten aan boord verzekerd van een royaal onthaal met een mooi stuk historie.

De stichting is het Ministerie en de Dienst zeer erkentelijk.

In 2022 mocht de stichting 2 schenkingen ontvangen. We zijn de schenkers zeer dankbaar, hun schenkingen hebben de schuldenpositie van de stichting verbeterd, en daarmee de rentelast verlaagd.

Ook in 2023 mocht de stichting een schenking aanvaarden, waarmee ook dit jaar de schuldenpositie en rentelast is verbeterd.

Na 2024

De aanpak

Met de onzekerheid van leveranciers en onderhoudspartners door Corona is in 2021 Q3 en Q4 een brede evaluatie gestart om te kijken welke vragen er moeten worden gesteld om te beantwoorden wat de toekomstige levensvatbaarheid van de stichting, de Douglas DC-4 en de doelen van de stichting zijn. Er is voor gekozen 2021 als een nieuwe uitgangssituatie te zien, in plaats van een aanpassing van een oud plan.

Deze vragen liggen nu voor bij onze verschillende partners.

De drie vragen die met ja beantwoord moeten worden alvorens vooruit te kunnen zijn;

- Zijn de kosten voor onderhoud en modificaties bekend en binnen toleranties?
- Is er genoeg animo om bij afronden van het onderhoud met het vliegtuig te opereren?
- Zijn de kosten van bovenstaande en de voorfinanciering daarvan te dekken door de exploitatie bijdragen?

Het bestuur blijft zich inzetten om deze drie tegelijk met ja te kunnen beantwoorden.

Financiële verantwoording

1 Balans per 31 december

2024

2024

2023

ACTIVA

Vaste Active

Materiele vaste activa

669882

669882

Vlottende Activa

Vorderingen

34246

34246

Liquide middelen

12720

34246

46966

Activa

704128

716848

PASSIVA

Reserves en fondsen

Overige reserves

-559812,4

-515616,6

Langlopende schulden

884675

894675

Kortlopende schulden

255904

251362

Passiva

580766,6

630420,4

2 staat van baten en lasten

Baten

Schenkeningen

0

10000

Som van de geworven baten

0

10000

Lasten

Overige bedrijfslasten

52

5321

Saldo voor financiële baten en lasten

-52

4679

Financiële baten en lasten

-44143,8

-44643,8

Saldo

-44195,8

-39964,8

3 Toelichting op de Balans per 31 december 2024

1. Materiele vaste activa

Vliegtuig DC-4 Skymaster

669882

669882

Het vliegtuig DC-4 Skymaster wordt niet afgeschreven, omdat het nog niet in gebruik is genomen

Boekwaarde per 1 januari

Aanschaffingswaarde

Cumulatieve afschrijvingen

Boekwaarde per 31 december

2. Vorderingen

Overige belastingen en premies

Overige vorderingen

2328

Overlopende activa

31918

31918

31918

34246

3. Liquide middelen

ABN AMRO Bank NV, bestuursrekening

3914

4113

ABN AMRO Bank NV, spaarrekening

4107

4107

ABN AMRO Bank NV, sparen

4500

4500

12521

12720

4 Eigen vermogen

Overige reserves

stand per 1 januari

-515616,6

-475651,8

Resultaatbestemming boekjaar

-44195,8

-39964,8

Stand per 31 december

-559812,4

-515616,6

5 Langlopende schulden

Leningen

877856

887856

6 Kortlopende schulden

Crediteuren

5273

5273

Omzetbelasting

Overige schulden

4108

4108

Overlopende passiva

353503,4

314883,6

362884,4

324264,6

Overige belastingen en premies

Omzetbelasting		
Overige schulden		
Crowdfunding	4108	4108
Overlopende passiva		
Accountantskosten	0	5273
Rente leningen	353503,4	309610,6
	<u>353503,4</u>	<u>314883,6</u>

Toelichting op de winst- en verliesrekening

Personeelsleden
Bij de stichting waren geen werknemers werkzaam

Overige bedrijfslasten

Trainingskosten		
Kantoorlasten	52	48
Algemene lasten	0	5273
	<u>52</u>	<u>5321</u>

Kantoorlasten

Internet kosten	52	48
-----------------	----	----

Algemene lasten

Accountantskosten	0	5273
Administratielasten		
Verzekeringskosten		
Betalingsverschillen		
Stallingskosten		
Overige algemene zaken		
	<u>0</u>	<u>5273</u>

Financieel baten en lasten

Rentebaten en soortgelijken		
Rentelasten en soortgelijke lasten	-44143,8	-44643,8
	<u>-44143,8</u>	<u>-44643,8</u>

Rentelasten en soortgelijken

Bankkosten	-251	-251
Rente langlopende leningen	-43892,8	-44392,8

-44143,8

-44643,8

