**Jaarverslag 2020/ANBI-verantwoording van de Stichting Pakschuit Nooit Gedacht.**

**Algemene gegevens.**

**Naam: stichting Pakschuit Nooit Gedacht.**

**Vestigingsplaats: Delft.**

**Postadres: (secretariaat) Grabijnhof 13 2625 LL Delft**

**Emailadres:** **info@pakschuitnooitgedacht.nl**

**Oprichtingsdatum: 12 januari 2007.**

**Kamer van Koophandel: 24408044**

**RSIN fiscaal nummer: NL 8174.91.442**

**Bankrekening NL 25 RABO 0130 2740 97**

**Btw-plichtig: ja, nr. 8174.91.442.B.01**

**ANBI: Cultureel, zie:** [**http://213.197.219.132/anbi\_zoeken\_lwcm/search.php?q=pakschuit&p=Delft&Submit=Zoek**](http://213.197.219.132/anbi_zoeken_lwcm/search.php?q=pakschuit&p=Delft&Submit=Zoek)

**Inleiding.**

In voorgaande verslagen lag de nadruk op de uitvoering van het vaarprogramma. Het varen met gasten en het deelnemen aan nautische evenementen zijn immers de kernactiviteiten van de pakschuit. Er kon echter dit jaar niet gevaren worden omdat het coronavirus roet in het eten gooide.

De beperkende maatregelen, zoals de verplichte 1,5 meter afstand tussen personen zijn op de pakschuit niet goed mogelijk, althans uitgaande van een gezonde exploitatie die om een bezetting vraagt van rond 20 passagiers.

Een aantal nevenactiviteiten, zoals de schippersborrel en het uitstapje voor vrijwilligers ging ook niet door. Omdat er niet zoveel gebeurde is er ook minder vergaderd. Al met al dus een wat saai jaar, maar in één opzicht wel een nuttig jaar. Tijd om verbeteringen van het schip te realiseren. Er is een ingrijpend verbeter project van het elektrische systeem uitgevoerd. In een aparte paragraaf wordt hier nader op ingegaan.

**Het schip.**

We zijn gewend dat het meer dan 100 jaar oude schip veel onderhoud vraagt. In 2020 is een groot verbeterproject uitgevoerd:

Het doel van dit project was het verbeteren van de elektrische installatie van de pakschuit Nooit Gedacht. Dit omvat de volgende onderdelen:

1. Vervangen dieselgenerator.

De dieselgenerator is circa 26 jaar oud en nooit gereviseerd. In de pakschuit draaide de generator ongeveer 50 uur per jaar. Alle jaren is er wel normaal onderhoud aan uitgevoerd, maar de dieselmotor en het elektrisch gedeelte waren echt versleten.

1. Vervangen joysticks voor bediening elektromotor en boegschroef.

De huidige bediening is indertijd door vrijwilligers samengesteld, het was het begintijdperk van elektrisch varen en er waren nog weinig standaard producten voorhanden. De bediening gaf te vaak problemen en is vervangen door een degelijker oplossing.

1. Verplaatsen accumonitor en bekabeling.

De monitor zit nu binnen in de roef en moet verplaatst worden naar een dashboard bij de stuurstand, zodat de schipper controle heeft.

1. Verplaatsen acculaders, accuschakelaar, regelaar boegschroef.

Deze waren indertijd geplaatst in een kast boven de accu’s. De zure dampen uit de accu’s tasten de apparatuur aan waardoor storingen ontstaan. Alles is verplaatst naar de bakbordzijde en in IP65 kasten gemonteerd.

1. Vervangen bekabeling naar boegschroef.

De bekabeling voldeed niet meer aan de huidige eisen en is deels vervangen.

1. Alarmpaneel ten behoeve van het brandblussysteem is in de roef aangebracht.
2. Vervaardigen elektrische schema’s.

Na gereedkomen van de werkzaamheden zijn schema’s gemaakt zodat de gehele elektrische installatie gedocumenteerd is en toekomstige aanpassingen/ onderhoud eenvoudiger wordt.

1. Tenslotte is een instructie-handleiding gemaakt voor de vrijwilligers die met het schip varen. Zodra de corona-regels het toelaten wordt er een proefvaart met instructie gehouden, zodat men ook in de praktijk weet hoe alles functioneert.

Alle genoemde werkzaamheden zijn voor een groot deel uitgevoerd door deskundigen, maar daar waar mogelijk hebben verschillende vrijwilligers van de stichting hun steentje bijgedragen. Het gaat daarbij om demontage/montage van diverse onderdelen, timmerwerk, schilderwerk, opruimen en transport.

Het project kende twee grote tegenvallers:

* De elektromotor (= tweede aandrijving van het schip) bleek schade te hebben en moest worden gereviseerd.
* Bij het inregelen van de joysticks bleek dat de accu’s versleten zijn en vroegtijdig vervangen moesten worden. Het bestuur heeft besloten om nieuwe accu’s aan te schaffen.

De extra kosten hiervoor konden grotendeels binnen de begroting worden opgevangen omdat we een goedkopere oplossing voor de generator hebben gekozen.

Op de eigen website is enkele malen een nieuwsflits geplaatst. De “vrienden” zijn op de hoogte gehouden met een uitgebreide nieuwsbrief.

Het project is goeddeels afgerond en de gestelde doelen zijn bereikt binnen de financiële kaders. Helaas hebben we in 2020 niet kunnen varen (en dus geen inkomsten gehad) vanwege corona. Hierdoor was er wel meer tijd om het project uit te voeren.

Gelukkig hebben we de forse kosten voor een flink gedeelte kunnen dekken uit bijdragen van diverse fondsen en giften. We hadden verwacht dat de bijdrage uit de eigen reserves maximaal € 9.000,- zou zijn. Dit is uiteindelijk niet gelukt, de bijdrage is € 9.455,24 geworden.

Een overzicht van de begroting (ook gebruikt voor fondsenwerving) en de werkelijke kosten volgen hierna.



**Financiële verantwoording.**



*Toelichting op de jaarrekening.*

Op het schip en de diverse onderdelen wordt afgeschreven, resp. 5% op het casco. De motor, elektromotor zijn in 2019 volledig afgeschreven. Het interieur was eerder al volledig afgeschreven. Sinds 2017 wordt afgeschreven op de AIS-installatie.

De afschrijving van het schip, motor en elektromotor wordt gecompenseerd door vrijval van sponsorbijdragen uit de periode 2007-2010. Aldus dalen zowel de boekwaarde als de bestedingsverplichting.

Door het volledig ontbreken van vaartochten in 2020 waren er géén inkomsten uit varen. De inkomsten in 2020 bestonden uit bijdragen van vrienden, giften vanwege corona en de fondsen die hebben bijgedragen aan de aanpassingen zoals hierboven genoemd.

De uitgaven bestonden hoofzakelijk uit de kosten voor de aanpassingen, maar ook vaste lasten als verzekeringen en liggeld moesten betaald worden. Gelukkig was onze verzekeraar bereid om een deel van de premie terug te storten vanwege het ontbreken van risico’s.

Vanwege de grote ingreep en het ontbreken van inkomsten moest 2020 worden afgesloten met een verlies van € 8.107,81

Dit resultaat is ten laste gebracht van het eigen vermogen, dat daardoor gedaald is tot € 15.097,46

**Beloningsbeleid.**

Alle bestuursleden en vrijwilligers zijn “echte” vrijwilligers, dat wil zeggen dat er geen enkele vorm van beloning wordt verstrekt voor welke verrichte dienst dan ook.

**Communicatie.**

**Doel van de stichting.**

De stichting heeft als doel:

Het in eigendom verwerven van de in 1904 in opdracht van schipper W.H. Schram, gebouwde motorpakschuit ‘Nooit Gedacht’, alsook de verwerving van een van Rennes motor van het type ééncilinder petroleumvergasser, waarmee de Nooit Gedacht bij de bouw was uitgerust.

Restauratie van de Nooit Gedacht als een in het Nationaal Register Varende Monumenten, geregistreerd varend monument van de trekvaart en de gemotoriseerde beurtvaart.

De exploitatie van de Nooit Gedacht als zoveel mogelijk publiekstoegankelijk monument, liggend en varend, vooral in haar historisch vaargebied de Zuid Hollandse wateren, waar mogelijk in samenwerking met overheden, musea en culturele organisaties: historische evenementen en vaartochten.

De twee eerst genoemde doelen, in eigendom verwerven en restaureren, zijn inmiddels gerealiseerd. Alle aandacht van het bestuur richt zich nu op het in stand houden en in de vaart houden van het schip.

**Organisatie.**

Het bestuur bestond in 2020 uit:

Hans Boshuijer (voorzitter).

Peter Barendse (penningmeester).

Geert Huizing (secretaris)

Peter Beckmann (lid).

Wim Weve (lid).

Nieuw in het bestuur is Wim Weve. Hij vervult sinds 8 mei 2020 de vacature, die is ontstaan door het vertrek van Boudewijn de Haas. Wim werkte als bouwhistoricus bij de gemeentelijke monumentenzorg in Delft. Hij kende de pakschuit al sinds hem de bijzondere schuine steven opviel toen het schip nog als woonark diende. Later werd hij benaderd door havenmeester Jannie Zeer toen de pakschuit als woonark in opdracht van de gemeente ‘gesaneerd’ (gesloopt) moest worden. Met een ambtelijke notitie die voor behoud ervan pleitte, droeg Wim bij aan de redding van de pakschuit.

Het bestuur heeft 4 keer fysiek vergaderd, waarbij de 1,5 meter regel zo goed mogelijk in acht werd genomen. Eén keer leidde dit tot een ‘drijvende’ vergadering op de Westlander van Peter Barendse.

Een terugkerend onderwerp was het elektro verbeterproject. Hiervan werd de voortgang besproken, de kosten bewaakt en indien nodig een investeringsbesluit genomen.

Toen er in december strengere corona maatregelen van kracht werden is besloten voorlopig niet meer fysiek te vergaderen. Om een aantal lopende zaken af te handelen en wat actiepunten vast te leggen, is er een schriftelijke consultatie/vergadering uitgevoerd.

Omdat er geen vaartochten zijn gehouden waren hiervoor ook geen p.r. activiteiten nodig. Op bescheiden schaal is er wel aandacht besteed aan de interne communicatie. Er zijn 5 berichten op de site geplaatst. In mei is een nieuwsbrief verzonden aan vrienden en vrijwilligers. Hierin is de voortgang van het elektroproject belicht. Het is lastig het contact met vrijwilligers te onderhouden nu het schip al sinds begin 2020 stil ligt en er wegens de coronabeperkingen ook geen bijeenkomsten kunnen worden gehouden. Ondanks alle restricties hebben we toch drie nieuwe vrijwilligers mogen verwelkomen.

De sponsor voor 2020 was:

Kuiper Verzekeringen te Heerenveen.

Aannemingsbedrijf Korrekt Bouw BV te Rotterdam heeft ons tot en met 2019 gesponsord en is gestopt na het eindigen van het sponsorcontract van vijf jaar.

Biercafé het Proeflokaal te Delft moest wegens gebrek aan inkomsten vanwege corona helaas afhaken.

Via deze weg willen we de sponsor, vrienden, vrijwilligers en passagiers bedanken voor hun bijdragen aan het in de vaart houden van de pakschuit.

Delft, 17 januari 2021, G.Huizing/ P.Barendse