

8 Verenigingsvoorstellen Najaars ALV 2023

Voor de ledenvergadering zijn voorstellen ingediend door de volgende verenigingen:

Duivensport Heerenveen e.o. - De Griffioen, Oosterwolde (0252) - De Koerier, Buitenpost - Blauwe Doffer, Damwoude - Adelaar, Harkema - SSA Ee - gezamenlijk voorstel van de verenigingen Emmeloord en Urk.

Duivensport Heerenveen e.o.

Voorstel 1: Wederom willen wij u aandacht vragen voor het horizontaal beladen van de vrachtauto per vereniging. Wederom is er meerdere keren geconstateerd dat verenigingen structureel boven in beladen worden, terwijl kleinvervoer aanlevert en onderin worden geplaatst. Graag u aandacht voor verbetering hierin. Zie voorstel en besluit voorjaarsvergadering 2023! Afgelopen jaar hebben we geconstateerd dat er structureel horizontaal beladen werd in de vrachtauto vanuit KVV, met als gevolg dat sommige verenigingen structureel boven in de auto werden beladen en anderen onderin. Wij zien graag dat de vervoerder altijd werkt met een verticale belading, waarbij er ook altijd geladen kan worden met een steiger bij lokalen en niet op parkeer terrein met 2 man.

Voorstel 2: Inzet KVV is ongetwijfeld onontbeerlijk anno 2023, echter sinds jaar en dag is het zo, dat diegene die hiermee hun duiven zien opgehaald worden hier ontevreden over zijn, terwijl diegenen die rechtstreeks beladen worden in de vrachtauto er geen enkel probleem mee schijnen te hebben. Daarom is ons voorstel om de vervoerscommissie de opdracht te geven gedurende het seizoen zoveel mogelijk spreiding hierin te hanteren. BV. Oude duiven route 1, terwijl jonge duiven/natuur route 2 hierin gehanteerd wordt. Hiermee wordt de "pijn/onvrede" zo evenredig mogelijk verdeeld.

Voorstel 3: Wij vinden het onbegrijpelijk dat het binnen afdeling 11 niet mogelijk is om onder gelijkwaardige omstandigheden gelost te kunnen worden! Zo werd er een deel van de afdeling gelost middels het automatisch los systeem op Etrouengt (M20) terwijl anderen handmatig werden gelost, dit terwijl de voorzitter verkondigt dat er pas vanaf E21 gelost zou worden middels dit systeem. Tot onze grootste verbazing werden onze duiven op N32 Duiven gelost vanuit de rolcontainers van KVV. Dit terwijl er in de ALV besloten is dat deze wagens niet geschikt zijn voor dergelijk transporten en daar ook nooit meer voor zouden mogen gebruikt! Graag wensen wij uitleg van het bestuur hoe dergelijke zaken kunnen gebeuren, want wanneer men niet kan garanderen dat de duiven onder gelijkwaardige omstandigheden kunnen worden vervoerd, dan wel gelijktijdig gelost kunnen worden een vlucht nooit mag meetellen voor afdelingskampioenschappen! Ook wensen wij volledige transparantie van de afdelingen in vervoer en lossingen. Nu komen er "toevallig" opnames voorbij en wordt er weinig tot geen ruchtbaarheid gegeven! Dit is onacceptabel en bederft de spelvreugde menig lid.

Pre-advies bestuur: Er is veel meer variatie in ophalen en beladen van de vrachtauto dan de voorstellen suggereren. We begrijpen de ontevredenheid in Heerenveen, een aantal incidenten afgelopen jaar heeft daarin natuurlijk ook niet meegeholpen. De routes worden door de vervoerscommissie in overleg met de vervoerder in nauwe afstemming samengesteld en wekelijks ook bijgestuurd op basis van de opgave van het aantal manden en de bevindingen onderweg. Vaak komt het ook nog voor dat er toch meer of minder manden zijn dan opgegeven, zijn restmanden niet aangevuld of bijgevuld in de auto. Het is afgelopen seizoen regelmatig passen en meten geweest. Niet alleen voor verenigingen, maar ook voor de vervoerscommissie en vervoerder. Er wordt altijd getracht zo economisch mogelijk te vervoeren, maar dat lukt niet altijd en er gaan ook zaken mis. Meer algemeen, qua werkvolgorde gaat dat als volgt:

Opgave aantal manden verenigingen → controle opgave (op ontbrekende verenigingen bv → inplannen routes vrachtauto en kleinvervoer → eventuele bijstelling vanwege hitteprotocol → tijdens de ophaalroute bijstellen voor de werkelijke situatie → overladen/konvooi klaarmaken op de verzamelplaats.

De drie voorstellen hebben de nodige overlap. Tijdens agendapunt 5 zullen we stilstaan bij verschillende vervoersaspecten. We hebben als bestuur sympathie voor spreiding/roulatie van klein vervoer, echter in de praktijk is dat niet altijd uitvoerbaar hebben we van de vvc begrepen. Dit heeft ook te maken met de optelsom van verenigingen naar een wagen. Ieder vervoersmiddel, of het nu een kar van klein vervoer is of een containerauto, wordt uiteindelijk volgepland. De overlaadhandelingen op de verzamelplaats moeten namelijk

allemaal laat in de avond plaatsvinden en daarvoor hebben we niet altijd voldoende mensen beschikbaar. En soms komt het totaal niet zo uit als verwacht, waardoor de voorbeelden die u aanhaalt inderdaad niet zo gaan als gewenst of beloofd. Met betrekking tot voorstel 3 zijn wij het volledig met u eens, al hebben we nog geen exacte invulling hiervoor.

De Griffioen, Oosterwolde (0252)

Samenspel/vlieggebieden: Ten aanzien van de nieuwe samenspel indeling (of vlieggebied indeling zoals op het kaartje staat vermeld) is het gemis van achtergrond informatie hoe tot deze indeling in concept is gekomen jammer. Neemt niet weg dat onze vereniging op voorhand geen "obstakels" ziet en positief staat tegenover wat er in het concept is geschetst. De indruk bestaat dat het onderwerp splijtleden hiermee ook van tafel is en dat spreekt onze vereniging bijzonder aan!

Vliegprogramma 2024: Ten aanzien van het vliegprogramma werden er tijdens onze bijeenkomst gisteravond toch wel enkele kanttekeningen geplaatst welke hieronder per discipline zijn aangegeven:

Vitesse: De laatste vitessevluucht in week 26 (29 juni 2024) is een vlucht van 100 kilometer waarbij tevens is aangegeven dat er jonge duiven als training mogen worden meegegeven. Wij vinden dat de vitesse spelers hiermee tekort worden gedaan en stellen voor om er een vitesse vlucht van te maken van 200 tot 250 kilometer maximaal zodat er sprake is van 6 volwaardige vitesse vluchten. Hierbij aangevuld dat de trainingsvlucht voor jonge duiven gelijktijdig met deze vlucht geschrappt wordt en eventueel midweeks dan wel afzonderlijk op de zaterdag wordt ingevuld.

Midfond: Wat ons betreft akkoord.

Dagfond: Qua stations en tijdstip ook akkoord waarbij ons voorstel is om ook de dagfond van week 29 (20 juli 2024) in te korven in de vereniging mits uiteraard voldaan wordt aan het minimum aantal inkomende leden. Dit juist om deelname en verenigingsleven zo veel mogelijk in stand te houden.

Marathon: Onze overnachters zien graag dat Bergerac in week 22 (1 juni 2024) definitief wordt opgenomen in het programma. Door "optioneel" kan wat ons betreft een streep gezet worden.

Jonge duiven: Voor week 34 (24 augustus 2024) staat een sectorvlucht gepland welke ingekorfd dient te worden in een NIC. Ook hiervoor geldt dat we die graag in eigen vereniging willen inkorven. Zie voor argumentatie onder kopje dagfond hierboven.

Week 33 (17 augustus 2024) staat de inmiddels bijna "verguisde" terugkom vlucht van de jonge duiven waarbij jong en natour naar hetzelfde lossingsstation gaan en gelijktijdig worden gelost, in het concept telt deze vlucht overigens niet meer mee voor het jonge duivenkampioenschap. (We zijn echter wel van mening genoodzaakt te zijn om de jonge duiven dan in te korven op de natour om ze goed in het ritme te houden.) De achterliggende gedachte bij dit fenomeen kennen we helaas niet. Onze vereniging ziet graag dat in plaats hiervan een normale jonge duivenvlucht wordt gepland van 350- tot 400 kilometer met inkorving op de donderdagavond. We denken dat de jonge duiven hiermee een extra ervaring opdoen met o.a. twee nachten mand. Het voorkomt ook grote aantallen duiven op de tweede natourvlucht en dat zal voor de late jongen (toer 2) op de natour alleen maar gunstig uitvallen. Bestuur en leden van De Griffioen zien graag dat de kiesmannen van onze afdeling bovenstaande punten inbrengt en bespreekt in de NPO ledenraad.

Pre-advies bestuur: Met betrekking tot de samenspel/vlieggebieden hebben we de werkwijze geschetst. Eerst (in de voorjaarsvergadering en onlangs opnieuw) hebben we gevraagd om leden aan te dragen die mee willen praten over de indeling. Daarnaast is dhr. A. Coolen gevraagd om een indeling uit te werken die aan zijn jarenlange inzicht in eerlijk spel kunnen voldoen. Die indeling is uitgebreid uitgewerkt en wordt met de leden die zich aangemeld hebben doorgenomen voor de Najaars-ALV. Tijdens de ALV zullen we die dan verder bespreken. Als er genoeg draagvlak is nemen we die indeling meteen aan, maar we kunnen een besluit ook uitstellen tot de voorjaars-ALV. Dat is nog op tijd om de nieuwe indeling te gebruiken in seizoen 2024. Met betrekking tot het vliegprogramma nemen we de inbreng mee van de Griffioen naar de Ledenraad.

"De Koerier" Buitenpost,

Als antwoord op uw voorstel om de fond- en midfondvluchten het komende seizoen gecombineerd te gaan inkorven willen we als volgt reageren:

P.V. "De Koerier" uit Buitenpost (vereniging 0203) is tegen dit voorstel!

Wij vinden dat dit voorstel afbreuk doet aan de fondvluchten, Generale Kampioenschappen en de Asduifcompetitie omdat de liefhebber zijn of haar duiven niet meer kan spelen op beide disciplines. Het gaat ook leiden tot minder deelnemers en dus ook minder duiven op de fondvluchten! Wij kiezen er derhalve voor om de midfond- en fondvluchten weer op de 'oude manier' in te korven en te vervliegen.

Pre-advies bestuur: Het is niet ons voorstel, maar dat van het NPO-bestuur, om midfond en dagfond op dezelfde avond in te korven. Op 9 oktober hebben we de bezwaren van verenigingen in onze afdeling ingebracht tijdens het informele voorzittersoverleg via Teams. Bestuur NPO heeft vervolgens na dit overleg een aanpassing aangebracht in het Nationale Vliegprogramma, omdat er niet genoeg draagvlak is voor dit voorstel. Dit nieuwe voorstel brengen we in stemming op onze najaars-ALV en de uitkomst nemen we mee naar de Ledenraad.

Blauwe Doffer, Damwoude (0210)

Vliegprogramma 2024: *De structurele vraag om minder vluchten, een programma zonder dubbelvluchten is helaas wederom niet gehonoreerd. In de praktijk zien wij momenteel feitelijk dat met meer vluchten, proportioneel minder duiven worden ingekorfd. De mogelijkheid om jonge duiven samen met oude duiven in te korven zouden we graag niet meer terug willen zien, omdat door deze koppeling het onrustig is in de manden. De jonge doffers welke zijn geboren in december/januari gedragen zich als volwassen duiven bij aanvang van de vluchten met als gevolg het oplopen van mogelijke blessures (pikken op ogen). Mocht u bovenstaande niet met ons delen dan het verzoek om hier voor aanvang van het vlucht-seizoen een gedegen onderzoek naar te doen, huidige situatie van koppeling van inmanden is o.i. 'dieronvriendelijk'. Het maken van een aparte uitslag voor oude duiven bij de jonge duivenvluchten vinden wij een zinloze activiteit. Het aanbod van oude duiven was het afgelopen seizoen ook minimaal. Een vliegprogramma waarbij zowel de midfond- als dagfondvluchten op dezelfde donderdagavond worden ingekorfd wijzen wij als vereniging af. Genoemde voordelen zijn o.i. miniem temeer er ook nadelen zijn, welke niet zijn belicht in de rapportage van de werkgroep. Met name de extra werkzaamheden die dit teweeg brengt bij het overladen van de duiven. De kans op fouten bij het inkorven in verkeerde manden en de reële mogelijkheid op minder duiven, omdat men een keuze gaat maken om in te korven op midfond- en/of dagfond.*

Tot slot willen wij u nog meegeven dat o.i. de bestuurlijke verhoudingen in de duivensport steeds op verdere afstand komen te staan ten op zichte van de gewone basisleden. Consequentie hiervan is dat er weinig tot geen discussie is en de betrokkenheid om samen met anderen meedenken en meewerken, zich inspannen om een gezamenlijk resultaat te bereiken beperkt zal blijven. Een voorbeeld geeft u zelf al aan in uw laatste alinea: 'lees de stukken goed en bespreek ze in de vereniging, zodat we de inbreng mee kunnen nemen naar Wijchen'. Volgens ons is dit allemaal wat mager, geen verdere discussie of over en weer het delen van argumenten. Een voorzittersoverleg en vervolgens een ledenraad met uitsluitend 'hamerstukken' de top-down besluitvorming.

Pre-advies bestuur: we snappen uw argumenten voor de jonge duiven. Het is echter simpelweg zo dat op wedvluchten voor jonge duiven alle duiven met een ring van het betreffende jaar mee mogen doen. Als u in de vereniging doffers en duivinnen apart wilt houden, kunt u dat zelf regelen in de vereniging. Met betrekking tot het voorstel van tegelijk op donderdag inkorven van midfond en dagfond, verwijzen we naar het antwoord aan Buitenpost. Tot slot, we delen uw punt over de bestuurlijke verhoudingen niet. We hebben nu eerder om inbreng gevraagd, zodat we dat in een vooroverleg op 9 oktober al mee konden nemen. Daarnaast staan alle stukken, inclusief argumentatie in Op De Hoogte. Wij hebben als afdelingsbestuur nog geen voorstellen gedaan, die komen op onze najaars-ALV aan de orde. Daar kunnen we discussiëren over alle zaken die op de agenda staan, besluiten we samen wat we in onze afdeling doen en we nemen inbreng uit onze afdeling mee naar de Ledenraad van de NPO.

De Adelaar, Harkema

Als reactie op het voorstel voor het nieuwe nationale vliegprogramma het volgende:

De ontwikkelingen in de duivensport, waarbij we in veranderende maatschappelijke omstandigheden onze sport beoefenen met steeds minder actieve leden, zal -op termijn- ongetwijfeld aanpassingen vragen.

Maar wat nu wordt voorgesteld als landelijk vliegprogramma schiet in onze ogen zijn doel ver voorbij. Met name het voorstel om vier keer midfond en fond op dezelfde dag in te korven, gevolgd door een weekeinde met alleen

een vitessevluucht is in onze ogen een regelrechte afbraak van spelmogelijkheden voor oude duiven. Er blijven dan welgeteld 7 weekeinden over om duiven verder dan vitesse te spelen. Dat vinden wij onbegrijpelijk. Midden in volle vliegseizoen 4 weekeinden alleen maar vitesse met oude duiven kunnen spelen is een flinke inperking in onze ogen wat spelmogelijkheden betreft. De deelname aan de eendaagse fond zal er bovendien zeker onder lijden, waardoor opnieuw een spelonderdeel wordt uitgekleeft. In de argumentatie in de toelichting worden alleen maar voordelen opgesomd, waarvan sommige overigens ver gezocht en zeer twijfelachtig zijn, maar er zijn ook wel degelijk nadelen. Er worden heel wat duiven afwisselend op zowel midfond als eendaagse fondvluchten meegegeven, kijk de uitslagen er maar op na. Bij veel hokken in onze vereniging is geen sprake van een aparte midfond- en eendaagse fondploeg. De winnende duiven op de eendaagse fond zijn bijna zonder uitzondering doorgespeelde duiven, die door de verteerde kilometers op de midfond goed ingevlogen blijven. En wat te denken van de belasting van de vrijwilligers op een donderdag waar alle oude duiven voor twee vluchten worden ingemand. Met een grote kans op fouten. Je kunt er op wachten dat er manden op de verkeerde losplaats staan. En die paar avonden per jaar extra naar het lokaal (welgeteld zijn dat er maar 2) maken echt het verschil niet. Wij vinden dat het voorstel, hoewel misschien goed bedoeld, de duivensport geen dienst bewijst en pleiten voor een programma voor oude duiven met per week afwisselend midfond en eendaagse fond vanaf 25 mei. U begrijpt uit bovenstaande ongetwijfeld dat wij MORDICUS TEGEN het voorstel voor het nieuwe nationale vliegprogramma zijn.

Pre-advies bestuur: We snappen uw argumenten en hebben deze ingebracht in het overleg op 9 oktober. Zie verder onze reactie op een vergelijkbaar voorstel van Buitenpost.

SSA, Ee

Vliegprogramma:

Met het vervallen van de vitessevluuchten samen met de dagfond is een dagfond/midfondprogramma ontstaan in het oude duivenprogramma, waar de kleine liefhebber niet meer alle vluchten mee kan doen. Wij als SSA zijn hierop tegen. Verder is in het jonge duivenprogramma (jong toer 1) in week 33 en 35 een kleine afstand gepland (t.o.v. de tussenliggende vluchten). Wij zijn tegen het terugspelen op deze manier. Een keer voor de GP is wel te doen, maar de meerderheid is er hierop tegen. Beter om vanaf vlucht 4 week 32 verder te spelen met stappen van 50/75 km i.p.v. 100 km voor de jongen.

Algemeen:

- 1. Belangrijke info graag plaatsen op de website. De site leidend maken en niet andere communicatiemediën leidend maken of andere info plaatsen.*
- 2. Openheid en transparant info plaatsen is verbeterd, maar toch krijgen we nog vaak via via verschillende berichten. Verwarrend en zorgt voor onrust.*
- 3. De lossingscommissie heeft een belangrijke taak en het is vaak druk. Toch zouden we graag de opmerking "nader bericht om ..." op vluchtdagen ook daadwerkelijk willen zien uitgevoerd. Nu soms meer dan een uur later pas weer bericht*

Pre-advies bestuur: Uw inbreng m.b.t. dagfond/midfond hebben we ingebracht, conform reactie op Buitenpost. We snappen uw inbreng over de jonge duiventoer, deze inbreng zullen we ook meenemen naar de Ledenraad. Over de communicatie/website: we plaatsen onze berichtgeving eigenlijk alleen op de website, die is leidend. Welke andere info u bedoelt is ons niet helemaal duidelijk. We weten dat er ook vaak berichten door liefhebbers gedeeld worden op hun eigen facebookpagina, waar vervolgens de discussies losbarsten. Daar kunnen wij niet veel aan doen, behalve de gedragscode hanteren als het uit de hand loopt. Bericht over lossingen begrijpen we, dat kan beter en sneller.

Zuiderzeevliegers Emmeloord, IJsselmeervliegers, Tot Weerziens en PV Flevoland, Urk

Wij hebben kennis genomen van de plannen van het NPO m.b.t. de nieuwe indeling van de afdelingen en m.b.t. de plannen rondom het vliegprogramma. Wij willen graag een aantal voorstellen indienen om te voorkomen dat we als afdeling ons in de problemen storten. Wij wegen hierbij mee dat we een aantal jaren onderweg zijn met de samenwerking met de afdeling 10 en hiervan de pluspunten zien op organisatorisch gebied, maar ook de minpunten hebben ervaren op sportief gebied. Wij zouden graag de volgende punten ingebracht hebben richting

de ledenraad als het gaat om het traject naar nieuwe afdelingen:

Er is begrip voor het organisatorisch opschalen van de afdelingen, maar sportief moet dit allemaal een flinke versnelling lager. Schaalvergroting op sportief vlak komt de duivensport op vitesse- en midondafstanden niet ten goede. Als dit niet nodig is dit uitstellen tot hier noodzakelijke stappen in genomen moeten worden. Wij willen de kiesmannen verzoeken om in te brengen dat de stukken met deze gedachtegang herschreven moeten worden.

Dat dit dan in het najaar van 2024 weer verder op tafel komt om in het land verder te bediscussiëren.

Bij een evt. doorgang van de plannen van 11 naar 5 afdelingen zal het Noorden bestaan uit de afdelingen 10 en 11, dit gebeurt nu in verder gaande samenwerkingsvorm, dus in dat opzicht levert dat geen problemen op. Toch zouden onze kiesmannen in de ledenraad moeten inbrengen dat de nieuwe indeling niet topdown, dus vanuit de NPO naar beneden, moeten worden opgelegd, maar uit een gestimuleerd proces bottom-up, dus vanuit de afdelingen vandaan. Tot zover onze inbreng m.b.t. indeling nieuwe afdelingen voor de ledenraad

In dit verlengde willen wij los van wel of niet een nieuwe indeling een aantal zaken verankert hebben m.b.t. de samenwerking tussen afdeling 10 en 11 en daartoe doen we het volgende voorstel:

- 1. Lossen met de afdeling 10 alleen op 2 midfondvluchten, 2 jonge duivenvluchten, alle vluchten verder dan de midfond. Samen vervoeren mag wel, samen lossen niet.*
- 2. Vlieglijn is voor de vitesse ten Oosten van onze afdeling, maar wel op NL grondgebied, voor de midfond westelijk van de Ardennen.*

Dit stellen we vast als uitgangspunt voor de samenwerking in huidige vorm, maar ook als harde richtlijn voor een evt. fusie in een afdeling Noord. Argumentatie: wij hebben grote nadelen ervaren van lossingen op korte afstanden met de afdeling 10 en die liggen vooral op grote verliezen van zowel jonge – als oude duiven. Wij vinden dat we in onze afdeling een goed compromis hebben bereikt m.b.t. de vlieglijn zoals deze al eens is vastgelegd door de TC van onze afdeling. De laatste jaren werd daar te vaak van afgeweken met negatieve gevolgen. Wij zien nadelen in het lossen in Duitsland m.b.t. verliezen en wij zien grote nadelen in het lossen in de Ardennen, dit wordt al heel wat jaren afgeraden en toch zoeken we deze problemen steeds weer op.

Pre-advies bestuur: We zijn het eens dat een herindeling van Nederland aannemen in 2024 te snel en ingrijpend is. We zullen dit inbrengen in de Ledenraad. Zo zijn we in de samenwerking met Afdeling 10 al een hele tijd bezig en dat geeft al aan dat het niet in een paar jaar geregeld is. Ook daar zien we een duidelijk verschil: organisatorisch samenwerken (besturen, vervoer, prijzen) wordt inmiddels door onze leden geaccepteerd en soms zelfs gestimuleerd, maar samen lossen, zeker op kortere afstanden, is vaak een brug te ver vanwege minder spelplezier en ongelijke kansen. Beleving is ook niet altijd feitelijk, wat het ene jaar prima bevalt, wordt in een ander jaar ineens weer ter discussie gesteld. Dat blijkt ook uit het tweede deel van uw voorstel. We zijn vorig jaar tot een aangenomen werkwijze gekomen als het gaat om vervoer en lossingen. Leest u de voorstellen van uw verenigingen en de notulen van de betreffende ALV's er maar op terug. Nu komen uw verenigingen na een jaar al met een aangepast voorstel waarin u de tijd terug wilt draaien. Daar gaan we als bestuur niet in mee. Er is met grote meerderheid van stemmen aangenomen dat we na 2 midfondvluchten gezamenlijk vervoeren en lossen. Daarnaast is afgelopen voorjaar met opnieuw een grote meerderheid scenario 2 aangenomen. Voorstel 2 is al de praktijk, we vliegen alleen vanaf NL grondgebied en afgezien van Arlon of Chimay hebben we geen lossingsplaatsen in de Ardennen. Bovendien is het verloop van deze vluchten en ook het lossingstijdstip volgens ons niet problematisch. Het rapport van de TC wat u aanhaalt wordt gelogenstraft door de feiten van de afgelopen jaren, van zowel onze afdelingen hebben in Arlon en Chimay op z'n laatst maar ook afdeling 9 en 4.