

## Bijlage 4: Verenigingsvoorstellen, met pre-advies van het bestuur

### **PV De Blauwe Doffer, Damwoude** (informatief)

*- Voorstel hoofdelijke stemming m.b.t. reorganisatie afdelingen: Tot op heden hebben basisleden zich nog niet kunnen uitspreken of ze voor- en/of tegen het samengaan van afdeling 10 & 11 zijn.*

*Mede gezien onderstaand agenda punt 8. waarbij al uitgegaan wordt dat de fusie is gerealiseerd en hiermee de reglementen worden aangepast. Zie CONCEPT Agenda NPO Ledenraad zaterdag 23 november 2024*

*8. Vaststellen grenzen nieuwe afdelingen (Bijlage 8) Op 1 mei 2024 is er een speciale NPO Ledenraad gewijd aan de herindeling van Nederland. Daarna zijn de afdelingen aan de slag gegaan met de voorbereiding van de herindeling.*

*De afdelingen zijn met elkaar in gesprek en werken gezamenlijk aan de voorbereiding van de herindeling. Deze voorbereidingen verlopen voorspoedig. De herindeling zal met ingang van 2026 een feit dienen te zijn. E.e.a. zoals aangegeven in het eerder gepubliceerde "Stappenplan voor de herindeling". De stand van zaken is nogmaals besproken met de afdelingen op 21 augustus 2024.*

*Een belangrijke stap in het proces is het vaststellen van de definitieve grenzen van de nieuwe afdelingen. Het NPO Bestuur heeft knelpunten geïnventariseerd, betrokken partijen gehoord en een definitief voorstel opgesteld voor de nieuwe grenzen. Conform NPO Statuten artikel 6 dient de NPO Ledenraad de definitieve grenzen vast te stellen. a. Vaststellen definitieve grenzen nieuwe afdelingen (bijlage 8a)*

### Pre-advies bestuur:

Uw vereniging vraagt om een hoofdelijke stemming van de leden over de vraag of zij voor of tegen een fusie van afdeling 10&11 zijn. Vervolgens verwijst u naar de Ledenraad van de NPO, waar onder agendapunt 8a de vaststelling van de grenzen van de nieuwe afdeling aan de orde is. Dat zijn twee heel verschillende zaken binnen het herindelingsplan van de NPO. Uiteraard hebben ze wel allebei te maken met de herindeling van 11 naar 5 afdelingen. We gaan op beide punten graag in:

#### 1. Fusie van afdelingen 10&11:

We verwijzen u graag naar het Stappenplan van de herindeling wat is aangenomen door de NPO Ledenraad. Via deze stappen moeten de huidige 11 afdelingen uiteindelijk samengaan in 5 nieuwe vormen afdelingen. 2024 staat in het teken van kennismaking en de grenzen van het vlieggebied. De afdelingen gaan dit jaar in gesprek en proberen nieuwe grenzen vast te stellen. Verder wordt er nog niets besloten.

#### 2. Voor 2025 staat de besluitvorming op de agenda, met de volgende onderdelen:

- Definitief vaststellen van de vlieggebieden van de nieuwe afdelingen.
- Uitwerken en benoemen bestuur en organen van de nieuwe afdelingen. Deadline voor kandidaatstelling van het nieuwe bestuur is juni 2025.
- Afdelingsvergaderingen van de bestaande afdelingen waarin besloten wordt de huidige afdelingen op te heffen en onder te brengen in de nieuwe afdelingen. Deze vergaderingen dienen plaats te vinden in september 2025 zodat het nieuwe bestuur tijd heeft het seizoen 2026 goed voor te bereiden.
- Oprichtingsvergadering van de nieuwe afdelingen in oktober 2025 met benoeming bestuur en vaststellen statuten en reglementen.
- In oktober 2025 kunnen de statuten gepasseerd worden bij de notaris en gedeponereerd worden bij de KvK. Daarmee is de herindeling officieel afgerond!
- Vervolgens dient het nieuwe benoemde afdelingsbestuur een vergadering uit te schrijven waarin;
  - o De definitieve vlieggebieden van de nieuwe afdeling worden vastgesteld
  - o Het vliegprogramma en kampioenschappen 2026 worden vastgesteld.

Voor afdeling 10&11 is geen kennismaking meer nodig. Ook hebben wij geen ingewikkeld proces om te komen tot nieuwe grenzen van ons werkgebied. Immers, afdeling 10 en afdeling 11 hebben beide een werkgebied waarin we nu ook al samenwerken en samen vliegen. We hebben dan ook als besturen gezegd dat we onze huidige werkgebieden samenvoegen tot het werkgebied van de nieuwe afdeling. Dat betekent dat onze huidige grenzen vastgesteld kunnen worden. Het is voor ons niet aan de orde dat de grenzen van ons werkgebied aangepast worden.

#### 3. Hoofdelijke stemming voor of tegen fusie:

Wij vinden uw idee sympathiek om de individuele leden te laten stemmen over de fusie van onze beide afdelingen. Dat is goed voor het draagvlak en het gaat ook alle leden aan. We hebben echter niet de mogelijkheden om dat bindend te laten zijn voor de besluitvorming. Immers, we hebben onze statuten en

reglementen te respecteren. Daarin is opgenomen dat besluiten in onze afdeling worden genomen door de kiesmannen van de verenigingen. Bij een meerderheid van stemmen kunnen besluiten worden genomen. Voor het opheffen van de afdeling is zelfs een meerderheid van 2/3 van de stemmen nodig. De kiesmannen van verenigingen vertegenwoordigen alle leden die lid zijn van die verenigingen. Het is hun taak om de mening van de leden over te brengen in de vergadering. Zij kunnen stemmen naar eigen inzicht en moeten zich in de verenigingsvergadering weer verantwoorden. Deze getrapte vorm van vertegenwoordiging in de vergadering kunnen wij niet veranderen, we zullen dus moeten werken met wat we hebben.

Wat wel zou kunnen, is om tijdens de voorjaarsvergadering van 2025, alle verenigingen schriftelijk te laten stemmen, waarbij de kiesmannen van de verenigingen met een stemformulier (aantal voor, aantal tegen, aantal neutraal) naar de vergadering komen en stemmen zoals de vereniging heeft gestemd. We zullen in de ALV van november peilen hoe andere verenigingen daarover denken en van daaruit verder kijken hoe we met uw voorstel verder kunnen.

### **Voorstel PV Uresco'98, Leeuwarden** (informatief en besluitvormend)

*Voorstel 1: Aanpassen programma jonge duiven.*

*Het jonge duiven programma is de afgelopen jaren met toewijding gevolgd door onze leden. Echter zijn vanuit onze de leden diverse opmerkingen en zorgen geuit over de manier waarop het programma momenteel wordt uitgevoerd. De voornaamste knelpunten die naar voren zijn gebracht, betreffen:*

- 1. Inkorven op donderdag: Te vaak moeten de jonge duiven al op donderdag de mand in iets dat vroeger nooit zo vaak gebeurde als in 2024. Het is zelfs zo dat de jongen nog vaker achter elkaar op donderdag alweer de korf in moeten vergeleken met de oude duiven.*
- 2. Beperkte mogelijkheden voor later intreden: Met de opbouw van het huidige programma is het voor liefhebbers onmogelijk om herintreders halverwege het seizoen nog in te korven en of later in het programma nog mee te doen.*

*Voorstellen:*

- 1. Het aantal keren inkorven op donderdag te minimaliseren. Het liefst max 2x zoals vroeger.*
- 2. Mogelijkheden bieden om doordeweeks duiven te kunnen laten invliegen die door bijvoorbeeld ziekte de eerste weken niet mee konden.*

*Voorstel 2: Aanpassen breedte samenspel B.*

*Samenspel B is een qua aantal duiven een klein samenspel. Desondanks het een klein samenspel is qua duiven beslaat het een groot oppervlak (van Terherne tot Ternaard). Helaas is er bij de laatste aanpassing van de breedte van Samenspel B een situatie ontstaan die het plezier van de meeste liefhebbers in het samenspel negatief beïnvloedt. Deze aanpassing is destijds op een ongebruikelijke wijze doorgevoerd. Leden van de toenmalige commissie hebben namelijk de indeling zo gemaakt dat die voor hen gunstig uit zou pakken. De zogenoemde rechte lijnen, die bedoeld zijn om een gelijkwaardige competitie te waarborgen, zijn in de huidige opzet van Samenspel B ver te zoeken. Dit leidt ertoe dat de prestaties van leden sterk afhankelijk zijn van hun geografische ligging, wat niet in lijn is met de principes van eerlijke concurrentie die binnen onze vereniging en de afdeling als geheel worden nagestreefd. De huidige breedte van Samenspel B wijkt aanzienlijk af van de indeling van andere samenspel binnen de afdeling. Waar in andere samenspel gestreefd wordt naar een eerlijke competitie door middel van rechte lijnen, is dit in Samenspel B niet het geval. De huidige opzet resulteert in een onevenredige verdeling van het speelgebied, wat in strijd is met de gebruikelijke methoden die binnen de afdeling worden gehanteerd om eerlijke concurrentie te waarborgen.*

*De huidige indeling leidt ertoe dat het plezier in de sport voor een hele groep liefhebbers wordt aangetast, met name door het overwicht van een drietal leden die buitenproportioneel profiteren van de huidige breedte van het samenspel. Natuurlijk zijn er in een vlieggebied altijd liefhebbers die goed vliegen en liefhebbers die minder goed presteren. Er kan nu eenmaal maar een iemand 1e zijn dat weten we allemaal. Door de huidige breedte van Samenspel B hebben enkele leden een onevenredig voordeel, wat de competitie oneerlijk maakt. Het plezier in de sport, dat juist draait om een eerlijke en uitdagende competitie, wordt hierdoor ernstig aangetast voor de meerderheid van de leden. Iets dat mij niet de bedoeling lijkt met het maken van een samenspelindeling. Het doel van een samenspel is om samenwerking en sportiviteit te bevorderen. Echter, door de huidige situatie wordt het tegenovergestelde bereikt. Leden voelen zich ontmoedigd en minder gemotiveerd om deel te nemen. Het doel van dit voorstel is om de breedte van Samenspel B zodanig aan te passen dat deze weer aansluit bij de oorspronkelijke intenties van het samenspel. Dit houdt in dat we streven naar een eerlijke en uitdagende competitie waarin alle leden zich betrokken voelen en gelijkwaardige kansen hebben. De huidige situatie binnen Samenspel B vraagt om een eerlijke en transparante herziening van de breedte, zodat de oorspronkelijke waarden van samenwerking en sportiviteit weer centraal komen te staan. Dit voorstel biedt een oplossing die*

*recht doet aan alle leden en het plezier in de sport herstelt.*

*Voorstel: Terugdraaien van de breedte van het samenspel naar hoe deze was voor de laatste wijziging.*

*Voorstel 3: Inkorven op zaterdag.*

*Binnen de duivensport speelt het weer een cruciale rol in het bepalen van de veiligheid en het succes van de vluchten. Regelmatig worden vluchten beïnvloed door onverwachte weersveranderingen, wat het noodzakelijk maakt om flexibel te kunnen inkorven. Om beter in te spelen op de weersomstandigheden en de veiligheid en prestaties van onze duiven te waarborgen, wordt voorgesteld om inkorving op zaterdag mogelijk te maken. Door inkorvingen ook in het weekend mogelijk te maken, kunnen we sneller en flexibeler reageren op weersveranderingen, waardoor de veiligheid voor onze duiven wordt vergroot en de kans op succesvolle vluchten toeneemt. Met de mogelijkheid om in het weekend in te korven, kunnen we beter anticiperen op de weersvoorspellingen. Dit biedt ons de mogelijkheid om vluchten te plannen op dagen met optimale weersomstandigheden, wat zowel de prestaties als het welzijn van de duiven ten goede komt.*

*Voordelen*

- *Betere Aanpassing aan Weersomstandigheden: Door inkorfmogelijkheden in het weekend te bieden, kunnen we flexibeler omgaan met onvoorspelbare weersveranderingen, wat de veiligheid en het welzijn van de duiven ten goede komt.*
- *Meer Flexibiliteit voor Leden: Leden krijgen meer keuzevrijheid in wanneer zij hun duiven inkorven, wat kan bijdragen aan een hogere betrokkenheid en deelname.*
- *Verhoogde Deelnemersaantallen: Meer flexibiliteit leidt waarschijnlijk tot een toename in het aantal deelnemers aan de vluchten, wat de competitie en het plezier in de sport versterkt.*

*Voorstel: Het voorstel van inkorven op zaterdag kan in eerste instantie ingevoerd worden als een proefperiode van één seizoen en of alleen eerst met de jonge duiven. Dit omdat de jongen helemaal tijdens de eerste vluchten hier het meest last van hebben.*

*Voorstel 4: Klein vervoer.*

*Naar meerder jaren in het klein vervoer hebben te gezeten, zouden wij graag zien dat wij weer eens in het grote vervoer terecht komen.*

*Voorstel: Meer rouleren tussen de verenigingen met het klein vervoer. Zodat anderen ook weer in het grote vervoer kunnen.*

#### Pre-adviezen bestuur:

Uw vereniging heeft 4 voorstellen ingediend, we geven per voorstel aan wat wij ervan vinden.

- In uw eerste voorstel wilt u een aantal knelpunten die u ervaart met het spel van de jonge duiven oplossen. Wij snappen de zorgen die u daarover hebt. Ook andere verenigingen hebben daar opmerkingen of voorstellen over. We hebben zelf ook als afdelingsbesturen hierover onze inbreng gedaan richting de Ledenraad van de NPO. Als deze worden overgenomen wordt aan uw wensen tegemoetgekomen.
- Uw tweede voorstel gaat opnieuw over de samenspelindeling. Mede door inbreng van uw vereniging is er vorig jaar geen nieuwe indeling gekozen en zijn we noodgedwongen doorgegaan met de oude indeling. We wisten allemaal vooraf dat de problemen die daarbij ondervonden worden zouden blijven bestaan. Wij gaan niet mee in uw voorstel. Mocht uw vereniging in het samenspel en het aangrenzende samenspel draagvlak kunnen vinden voor uw aanpassing dan willen we er opnieuw naar kijken.
- Het derde voorstel is strijdig met artikel 3 van onze Statuten en artikel 37a, lid 1 en 2 van ons Huishoudelijk Reglement.
- In uw laatste voorstel wilt u weer in het grote vervoer terecht komen. Zoals u weet worden de routes gemaakt om zo efficiënt mogelijk te vervoeren. Deze routes worden met de grootste zorg samengesteld, omdat de samenhang belangrijk is. De opgegeven duiven moeten in de wagens passen, we willen niet teveel kilometers door ons werkgebied rijden en we willen op tijd kunnen vertrekken. Klein vervoer is qua omstandigheden niet nadelig voor de duiven, alleen is dit in de beleving regelmatig anders. We geven uw voorstel mee aan de vervoerscommissie maar dit is geen punt om op de ledenvergadering over te besluiten.

## **Voorstel PV De Adelaar, Harkema (informatief)**

### *Samenwerking met Afdeling 10*

*Wij stellen voor in de samenwerking met afdeling 10 niet voor de troepen uit te lopen. Fusie is geen doel op zich en de leden van onze afdeling moeten zich kunnen vinden in de voorstellen voor samenwerking en niet alleen het afdelingsbestuur. Daarbij vinden wij het van het grootste belang dat in die samenwerking de afspraken ook worden nagekomen over gezamenlijk lossen. Dat betekende tot en met 2024 gezamenlijk lossen vanaf de 3e Midfond, Eendaagse Fond en twee jonge duivenvluchten. En niet als dat beter uitkomt los op kortere afstanden met drie afdelingen tegelijk. Of het programma maar weer eens aanpassen omdat het station dat we in de winter gekozen hebben niet beschikbaar blijkt te zijn. Zoek dat vooraf beter uit. Vitesse speel je in onze ogen niet over de breedte van beide afdelingen (is 120 kilometer). Ook richting toekomst blijft dat wat ons betreft een belangrijk gegeven, zeker ook gezien de opleiding van de jonge duiven. In de samenwerking dienen afspraken - dat is het mandaat van de leden aan het bestuur - nagekomen te worden en dat was in 2024 opnieuw niet het geval. Wij vragen u derhalve om gemaakte afspraken na te komen.*

### *Vliegprogramma*

- *Het vliegprogramma voor 2024 was vol. Te vol eigenlijk en niet goed over nagedacht met als noodgreep een noodzakelijke uitwijk naar een vrijdag. Later in het jaar beginnen en eerder stoppen houdt logischerwijs in dat er ook minder vluchten gehouden kunnen worden. Daar naar handelen is ons voorstel. Dus minder vluchten op de kalender graag en zeker geen drie vluchten in 1 weekeinde.*
- *Als we de ontwikkeling van het vliegprogramma de laatste jaren in ogenschouw nemen lijkt het credo hoe verder hoe beter. Op zich zijn wij niet tegen een programma dat voor onderscheid zorgt. Maar twee mooie midfondvluchten met de jonge duiven als afsluiting van het seizoen is voor de meeste duiven meer dan voldoende kilometers. De afdeling en de NPO belijden meer dan eens dat het voor iedereen te doen moet zijn een mooi programma te spelen. 380 a 400 kilometer voor Harkema is dan ver genoeg voor midfond en voor eendaagse fond zijn vluchten tot 650 kilometer dan meer dan voldoende. Rekening houden met iedereen heet dat.*
- *De eerste supervitesse vlucht (is de vitesse vlucht in hetzelfde weekeinde als de 1e eendaagse fondvlucht) lossen op een station in Nederland. Voor duiven die later in het programma worden ingezet kan Bierges (290 kilometer voor Harkema), afhankelijk van het weer, een hele kluit zijn.*

### *Voornemens NPO nationaal vliegprogramma*

*Al eerder vroegen we aandacht voor wat betreft het voornemen midfond en eendaagse fond in hetzelfde weekeinde te organiseren met beide inkorvingen op donderdag. Wat ons betreft betekent dat afbraak van beide genoemde spelsoorten door minder deelname. En met veel minder spelmogelijkheden in een jaar om duiven op afstanden verder dan vitesse te spelen. Veel duiven worden immers doorgespeeld, afwisselend op midfond en eendaagse fond. Wat ons betreft het huidige systeem-afwisselend een midfond en eendaagse fond per weekeinde - handhaven.*

### *Vervoer en convoyage*

- *Wat betreft het vervoer: de oudste container vertoont nogal wat gebreken waaronder vrij grote gaten in de bodem. Kan daar vervanging voor gezocht worden?*
- *Wij merken bovendien dat onze manden, die net als bij andere clubs al heel wat jaren meegaan, de afgelopen jaren in een behoorlijk tempo steeds meer beschadigd raken. Deuken in het aluminium, bodems die kapot gaan, deurtjes die slecht schuiven doordat men op de randen van de manden in het midden gaat staan blijkbaar. Bij het vervoeren dient daar meer aandacht voor te zijn!*
- *Ondanks beloften voor automatisch lossen lukt het de afdeling niet dit voor elkaar te krijgen. Tot en met de laatste vluchten in 2024 worden er bij de dezelfde lossing sommige wagens automatisch en daarnaast andere handmatig gelost. Dat kan natuurlijk niet. Of alles automatisch (liefst) of alles handmatig.*
- *Wij raden het afdelingsbestuur aan te werken aan een kader voor de begeleiding van onze duiven. Chauffeurs en convoyeurs dient een mix te zijn van (veel) ervaring met duivenvervoer, aangevuld met nieuw talent in opleiding. Waarbij een hoofdconvoyeur verantwoordelijk is en beslissingsbevoegd voor alle taken die we aan de begeleiders toevertrouwen.*
- *We vragen meer aandacht voor de timing bij meerdere lossingen in 1 weekeinde. De laatste twee jaar is het al twee keer voorgekomen dat de duiven van beide vluchten tegelijk arriveren. Vorig jaar op de laatste jonge duivenvlucht Arlon en de natourvlucht gebeurde dat. Dit jaar met Rethel en Luyksgestel*

*en ook de op de laatste vlucht: duiven in Tongeren lossen in overkomende duiven van Marche van afdeling 10. Het bederft veel sportplezier. De adviezen van het IWB zijn niet zo strak dat zoiets niet op te lossen is.*

#### *Communicatie*

*2024 bleek een jaar waarin we opnieuw de haperende communicatie van het bestuur met de leden konden ervaren. We roepen u op om daaraan te werken. Er ontstaat altijd reuring als er iets misgaat, maar gebrekkige crisiscommunicatie wakkert die onrust alleen maar aan.*

*We gaan uit van een constructieve wisselwerking!*

#### Pre-adviezen bestuur:

Uw vereniging heeft in haar inbreng veel aandacht voor praktische zaken, wij waarderen het meedenken en de suggesties die u daarin doet. We zien deze inbreng als 'ondersteuning van ons beleid'. Op de voorstellen in uw brief komen we daarna terug.

Waar het gaat om het 'kader voor de begeleiding van onze duiven' hebt u zeker gelijk, we hebben afgelopen jaar met een flink aantal nieuwe mensen ons vervoer rondgezet en dat gaat ook wel eens niet goed. We zijn natuurlijk erg blij met alle nieuwe mensen en we proberen dat zo goed mogelijk rond te zetten, met dezelfde intentie als wat uw vereniging uitspreekt. Dat lukt misschien niet elke week, we hebben ook te maken met de agenda's van iedereen. Hetzelfde geldt voor losplaatsen. Het blijft uiterst lastig om goede losplaatsen te vinden en te houden. Als er een goede losplek vervalt blijkt dat er niet zomaar iets vergelijkbaars beschikbaar is. Dat is geen kwestie van in de winter nadenken, want dan is op papier alles beschikbaar. De problemen beginnen als er vergunningen aangevraagd worden en de mensen ter plaatse benaderd worden. Dan moeten we pragmatisch handelen en dat pakt niet elke keer zo goed uit als we willen. We brengen hier ook nog even in herinnering dat de vergadering heeft aangenomen dat de vitessevluchten op een westelijker vlieglijn gelost moesten worden, waardoor we op zoek moesten naar nieuwe passende losplaatsen. Meerdere losplaatsen in dat schema bleken niet te voldoen aan de eisen van ons wagenpark.

Waar het gaat om verbeteren van communicatie, vervoer en de lossingen met bijbehorend vluchtverloop nemen wij uw inbreng ter harte en zullen we het stille seizoen gebruiken om dat te verbeteren. Er zitten niet echt voorstellen in uw inbreng, daarom gaan we per punt even kort in op de andere zaken:

- Samenwerking met afdeling 10  
We zijn het eens met uw opmerking dat we de afspraken moeten nakomen. Op Duffel hebben we samen gelost, wat niet binnen de afspraken valt. We konden die betreffende dagen niet anders, door verschillende omstandigheden, o.a. slecht weer en de beschikbaarheid van losplaatsen voor andere afdelingen ervoor zorgden dat ook afdeling 10 naar Duffel moest uitwijken.
- Sinds het aannemen van de herindeling van de vlieggebieden is een fusie van onze beide afdelingen wel een doel geworden, wat voor 2025 ook besluitvorming vraagt. We staan daar als bestuur ook achter en treffen de voorbereidingen die daarvoor nodig zijn. We hebben dit in regiobijeenkomsten toegelicht en zullen dat ook tijdens deze ledenvergadering doen.
- Vliegprogramma  
Een deel van wat u noemt heeft te maken met de beschikbaarheid van losplaatsen en de kortste afstanden in onze afdeling(en). De vitesse hebben we westelijker gelost dan in de voorgaande jaren, waarvoor we nieuwe losplaatsen nodig hadden. Met betrekking tot de jonge duiven verwijzen we naar onze reactie op het voorstel van Uresco'98. Een kortere eerste supervitesse willen we graag overnemen.
- Nationaal Vliegprogramma  
Hier spreekt u deels uw eigen argumenten bij vliegprogramma vd afdeling tegen. De belasting van verenigingen en vrijwilligers ligt te hoog, door teveel vluchten en te vaak inkorven in dezelfde week. Dat willen wij ook graag terugbrengen, daarom willen we het liefst zoveel mogelijk naar 1 inkorfavond in de week.
- Automatisch lossen  
We hebben bijna alle vluchten de duiven automatisch kunnen lossen. De wagens waren hiervoor op tijd aangepast. De keren dat dat niet lukte kwam doordat we veel meer duiven hadden dan we in de geplande wagens konden houden en de keren met een overvol programma zoals u zelf al opmerkte. Nood breekt dan wet.

## **PV De Postduif, Harlingen**

*Bestuur en leden van onze vereniging maken zich ernstige zorgen over een aantal zaken, die alle rechtstreeks te maken hebben met het vliegprogramma. Graag maken wij u deel van wat er zoal leeft binnen onze vereniging en ongetwijfeld ook in menig andere. Aansluitend vindt u enkele voorstellen, die bij kunnen dragen aan het aantrekkelijker maken van de postduivensport binnen onze afdeling.*

*Het vliegprogramma telde dit jaar maar liefst 41 vluchten. Hierin zijn dan de 6 marathonvluchten en de trainingsvluchten begrepen. Er zijn het afgelopen seizoen weken geweest dat de leden, die het inkorven en de klokken verzorgen, vier tot vijf keer naar de vereniging moesten en een enkele keer ook nog op de zondagavond "de pineut" waren.*

*Met de wetenschap dat de verenigingen steeds kleiner worden en de gemiddelde leeftijd van de leden steeds hoger wordt, komt het goed functioneren van de werkende leden steeds meer in het gedrang en raakt de aardigheid eraf. De postduivenliefhebberij moet een leuke ontspanning zijn, dat willen we toch? Echter, de laatste jaren is het een veel te grote belasting geworden voor de liefhebbers.*

*Ten einde het allemaal weer een beetje behapbaar en plezieriger te maken stellen wij het volgende aan u voor:*

- *Het bestuur van de afdeling opdracht te geven om bij de NPO te bevorderen dat het nationale vliegprogramma zodanig wordt ingericht dat tweedaagse midfond- en eendaagse fondvluchten op dezelfde dag worden ingekorfd en er zo min mogelijk jongeduiven- en natourvluchten in hetzelfde weekend worden gehouden. Dit zal de werkdruk aanzienlijk verlagen; bijkomende voordelen zijn dat verenigingen op de donderdagavond (weer) kunnen voldoen aan de eis, die de afdeling stelt t.a.v. het minimumaantal ingekorfd duiven/manden en er sprake is van een kostenreductie voor wat betreft het vervoer.*
- *Jongeduivenvluchten op de vrijdag in te korven, tenzij de afstand zodanig is dat de Rijttijdenwet dat in de weg staat. Een bijkomend aspect, en een niet onbelangrijke, is dat met één nacht mand de vrachtkosten beduidend lager zijn.*

### Pre-adviezen bestuur:

Ook uw vereniging gaat in op de belasting van de vrijwilligers door het overvolle programma. Wij onderschrijven uw zorgen en hebben dat inmiddels verwerkt in onze inbreng over het landelijke vliegprogramma.