



Notulen ALV Friesland96 voorjaar 2020 (concept)

Vrijdag 6 maart 2020 19.30 uur MFC De Wier te Ureterp.

1. Opening:

Voorzitter Wiebren van Stralen opent de ALV en heet de kiesmannen van harte welkom. Zoals tijdens de ALV van 15 november 2019 afgesproken worden de te bespreken stukken getoond op de beamer.

2. Appel der kiesmannen:

Er waren kiesmannen van 40 verenigingen aanwezig. Afwezig met kennisgeving: 0208, 0222, 0265 en 0420. Afwezig zonder kennisgeving: 0240, 0207, 0215, 0217, 0233, 0248, 0250, 0272, 0401, 0421 en 0433.

3. Ingekomen stukken en mededelingen:

De voorzitter benoemt de onrust die er nog steeds is bij het NPO op bestuurlijk vlak. Het bestuur van afdeling Friesland is van mening dat er op een nette reguliere wijze tot een oplossing gekomen dient te worden. Dit is in de extra ledenraad van begin 2020 ook door de kiesmannen gesteund.

De heer Roest geeft aan dat als de bestuursleden van de NPO die er nu nog zijn blijven zitten, de nieuwe kandidaten zich terug zullen trekken.

De heer Meester geeft aan dat de FBCC een signaal afgeeft en dat er door het NPO niets mee wordt gedaan.

De heer Van der Woude vraagt zich af of de problemen die er nu zijn binnen het NPO veroorzaakt zijn door de afdelingen of door de huidige voorzitter van de NPO.

De voorzitter vraagt aan de kiesmannen of zij achter de drie kandidaten staan die worden genoemd in Op (de) Hoogte voor een bestuursfunctie binnen het NPO. Middels hand op steken geeft een overgrote deel aan hier akkoord mee te zijn.

4. Notulen Extra ALV Friesland96 d.d. 17 januari 2020:

De heer Van der Woude mist in de notulen zijn vraag over de 2 cent per duif afdracht aan het NPO t.b.v. de automatisering. Zijn vraag was of deze afspraak voor een jaar was of voor meerdere jaren. Antwoord voorzitter: alleen voor 2019. Voor het overige waren er geen op- of aanmerkingen en werden de notulen vastgesteld.

De heer Van Urk: Afdeling 10 presenteert een vliegprogramma met 17 gezamenlijke vluchten. Klopt geeft de voorzitter aan. Wij hebben als besturen inderdaad met elkaar gesproken, maar voor afdeling Friesland'96 ligt het vliegprogramma nog niet vast. Een voorstel wordt vanavond aan jullie kiesmannen voorgelegd. Jullie bepalen hoe het er uit komt te zien.

5. Jaarverslag 2019.

De voorzitter vraagt of er op- of aanmerkingen zijn op het jaarverslag 2019. De heer Van der Woude vraagt wie de website beheert. In het begin stond er veel op, later werd dit minder. De voorzitter geeft aan dat het altijd onze aandacht heeft, maar dat als het gaat om functionaliteiten de partij waar wij zaken mee deden niet alles kon leveren. Op dit moment houden wij de site zoals die nu is gezien de kosten.

Er waren verder geen op- of aanmerkingen op het jaarverslag 2019.

6. Financieel verslag en Kascontrolecommissie.

De penningmeester, de heer Keuning, geeft een toelichting op de financiële stukken over 2019 die verspreid zijn. Na een aantal jaren met tekorten nu in 2019 een kleine plus van rond de 200 euro. Dit komt m.n. door een verlaging van de vervoerskosten. Samen vervoeren met andere afdelingen werpt zijn vruchten af. Daarentegen zijn er veel kosten gemaakt mb.t. de website.

Begroting: de penningmeester geeft aan dat door het ouder worden van het wagenpark er extra kosten aan zitten te komen. Hiervoor moet extra geld worden gereserveerd. De vrachtprijzen zullen verhoogd moeten worden en dan m.n. bij de eendaagse fond. Elke discipline dient kostendekkend te zijn. De begroting voor 2020 laat een overschot zien.

De heer Bouma stelt dat het duurder maken van de dagfond zorgt voor minder duiven. De heer Van der Woude vraagt of er een overzicht kan komen (kosten/opbrengsten) per vlucht. De penningmeester geeft aan dat dit overzicht er is en geplaatst kan worden op de site.

Kascontrolecommissie: Deze commissie bestaande uit de heren Raymond de Vries en Jan Bosma hebben de financiële stukken bekeken. De heer Bosma geeft aan geen op- of aanmerkingen te hebben. Hierop wordt door de vergadering decharge verleend en wordt de penningmeester bedankt voor zijn inzet.

7. Bespreken afdelingsvoorstellen:

De voorzitter geeft aan dat veel liefhebbers vorig jaar hebben aangegeven dat er te veel vluchten waren. Dit kwam ook uit de enquête die in het najaar van 2019 is gehouden. Voor het NPO overleg van 17 januari 2020 heeft het bestuur van Friesland'96 dan ook vanuit de ALV meegekregen dat het vervoersprogramma zoals die was opgemaakt door de afdeling (n.a.v. de enquête) de voorkeur heeft boven het nationaal vliegprogramma. Afgesproken is dat onze afdeling het nationaal vliegprogramma wel faciliteert, maar dat niet alle vluchten meetellen voor de (afdelings) kampioenschappen.

Voorstel 1 vervoersprogramma vaststellen:

Bestuur stelt voor om het vervoersprogramma aan te nemen. De ingevulde losplaatsen zijn afgestemd met de NPO, Afdeling 10 en de vervoerder. De opbouw is hetzelfde als het vliegschema wat op 17 januari al is vastgesteld.

De heer Van Dijk (0268) geeft aan dat de dagfond vluchten niet de 750 km grens mogen overschrijden. De voorzitter geeft aan dat Issoudun een nationale vlucht is en dat dit beter aan te rijden is dan Bourges.

De heer Rottine geeft aan een vlucht te missen op 19 september. Voorzitter geeft aan dat dit juist is. De begin- en einddatum zijn overgenomen van het NPO. Ons programma valt in de door het NPO gestelde periode.

De heer Walda geeft aan dat als je het GIS wil gebruiken, dit dan te doen tijdens een dagfond, midfond en jonge duiven vlucht. Ook geeft de heer Walda aan dat men geen voorstander is van het gezamenlijk vervoeren. De heer Walda pleit voor minder vluchten met afdeling 10 omdat je niet zeker weet hoe efficiënt dit is. De voorzitter geeft aan dat er zo rond de 7.000 euro bespaard is door deze samenwerking.

De heer Van Urk vraagt dat als er 7.000 euro wordt bespaard op de verdere vluchten, waarom dan ook de kortere vluchten samen vervoeren en lossen. Voorzitter geeft aan dat wij op middels de GIS methodiek willen kijken wat dit met de spreiding doet.

PV De Zwaluw (0218) verzoekt om E29 Bourges en E31 Orleans om te wisselen zodat Bourges alleen voor de specialisten vervlogen gaat worden en Orleans op het programma komt. Voorzitter geeft aan dat dit niet mogelijk is omdat Bourges een nationale vlucht is.

PV Douwenocht (0221) verzoekt om de vlucht M24 Mettet niet op donderdag in te korven, maar op vrijdag. Omdat Mettet dan niet haalbaar is de losplaats te wijzigen naar Chimay. Dit sluit beter aan bij de uitkomsten van de enquête waarbij het merendeel van de liefhebbers aangeeft vrijdag inkorvingen te prefereren boven donderdag inkorvingen. Hierover wordt gestemd en de meerderheid geeft aan het hier mee eens te zijn. Vervoersprogramma wordt op dit punt aangepast.

PV De Blauwband (0226) verzoekt om Wittlich te wijzigen in een andere losplaats die meer op de zuidlijn ligt. Voorzitter geeft aan dat dit een vlucht is die niet telt voor de afdeling. De verwachting is dat het aantal duiven op deze vlucht laag ligt en daarom is gekozen om deze samen met afdeling 10 te vervoeren.

Voorstel 2 kampioenschappen vaststellen:

Het bestuur stelt voor om voor het kampioenschap 24 vluchten mee te tellen waarvan 3 aftrek.

De heer Buwalda geeft aan dat het voorstel van De Postduif Harlingen inzake dit onderwerp komt te vervallen.

De ALV gaat akkoord met het bestuursvoorstel.

Voorstel samen vervoeren en lossen (met afdeling 10) algemeen:

De voorzitter start dit overleg door uitleg te geven wat de voordelen zijn als het gaat om verdere samenwerking met andere afdelingen. Er wordt gerefereerd aan het financieel verslag 2019 waaruit blijkt dat er ondanks een groter aantal vluchten ca. 7.000 euro is bespaard door het gezamenlijk vervoeren (en lossen) met o.a. afdeling 10. Daarnaast is er vergaande samenwerking met de afdelingen 7, 8 en 9 op de dagfond (NU) en marathon. Met name bij de laatste vluchten per toer (midfond, dagfond en jonge duiven) worden minder duiven ingekorfd. Vuistregel is dat een auto minder leidt tot ongeveer 1.100 euro aan kosten besparing.

Voor de sectorvluchten (dagfond, marathon en laatste 2 vluchten jonge duiven) geldt de afspraak dat er sowieso al gezamenlijk vervoerd en eveneens gezamenlijk gelost wordt. Vaak gebeurt dit ook nog samen met afdelingen 7, 8 en 9. Deze vluchten zijn voor de volledigheid ook in het overzicht opgenomen.

Voor de andere dagfondvluchten geldt dat gezamenlijk vervoeren en lossen logisch is, omdat deze vluchten ook tellen voor de NU en andere fondclubs.

Omdat Afdeling 11 een korter vliegprogramma organiseert dan het Nationale Vliëgschema van de NPO, zijn er dan nog twee vluchten die door onze afdeling alleen gefaciliteerd worden. We verwachten hierop minder duiven omdat deze vluchten niet tellen voor de kampioenschappen. Om de kosten te drukken is vervoeren met 10, die deze vluchten wel meetelt, waarschijnlijk noodzakelijk.

Voorstel samen vervoeren en lossen (met afdeling 10) van M22 Chimay en de twee laatste natourvluchten N36 en N37.:

Het bestuur stelt voor om 3 vluchten voor de GIS-pilot te vervoeren en te lossen met afdeling 10. Dit om data te verzamelen. Tevens worden deze vluchten dan aangemerkt als attractievlucht met aantrekkelijke prijzen voor de winnende liefhebbers per samenspel met de alternatieve berekening. Dit betreft de vluchten: M22 Chimay, N36 Maaseik en N37 Tongeren.

De heer Van Urk vraagt zich af of de natour (late jongen en in de rui zittende duiven) wel geschikt zijn voor het GIS. Moeten wij dit op andere vluchten bv. Vitesse of midfond vluchten uitproberen? Daar zijn de duiven op hun best. De voorzitter geeft aan dat dit nog een stap verder is dan dat het bestuur voorstelt.

De heer Buwalda geeft aan kansen te zien in het Rudo Reiling systeem. Graag feitelijk onderzoeken wat de effecten zijn middels GIS. De heer Buwalda is positief over het gegeven dat er zaken onderzocht gaan worden.

Op verenigingsniveau is gestemd over de GIS pilot.

Uitslag stemming: voor 38 kiesmannen, tegen 30 kiesmannen en 1 onthouding.

Voorstel samen vervoeren en lossen (met afdeling 10) van twee midfond vluchten en een jonge duiven vlucht waarbij de afstand meer dan 400 kilometer is of wordt ingekorfd op een donderdag:

Bestuur stelt voor om 3 vluchten van meer dan 400 km (donderdag inkorvingen) gezamenlijk met afdeling 10 te vervoeren en te lossen. Dit om kosten te besparen. Het betreft M26 Rethel, M28 Arlon, J34 Rethel.

Uitslag stemming: voor 41 kiesmannen en tegen 28 kiesmannen.

De heer Brugman geeft aan de verkeerde kant opgestuurd te worden. De tarieven worden verhoogd en er wordt gezamenlijk vervoerd. Wat is dan het voordeel van gezamenlijk vervoeren. De voorzitter geeft aan dat de penningmeester al heeft aangegeven waarom de tarieven verhoogd moeten worden. Het oppotten op zich is geen doel.

De heren Van der Woude en Roest vragen of gezamenlijk vervoeren ook inhoudt gezamenlijk lossen. De voorzitter geeft aan dat dit wel het uitgangspunt is.

De heer Walda geeft aan dat zijn vereniging altijd apart wil lossen.

De heer Roest geeft nogmaals aan dat zijn vereniging Heerenveen e.o. tegen het samen lossen is met afdeling 10 bij vluchten < 400 kilometer. De heer Hoogland proeft dat de ALV tegen het gezamenlijk lossen is bij vluchten van < 400 kilometer.

De heer Van Urk vraagt of er al een document is van de samenspel commissie. Voorzitter geeft aan dat deze er nog niet is. (is inmiddels beschikbaar en 27 april 2020 gepubliceerd op de site).

De heer Van Urk geeft aan dat de duiven van afdeling 10 al in de lucht staan als afdeling 11 nog aan het lossen is. Voorzitter geeft aan dat als wij dit willen veranderen er flink geïnvesteerd moet worden.

De heer Agricola vraagt of wij dit voorstel ook gaan voorleggen ter stemming? Voorzitter geeft aan dat dit het geval is.

De heer Van der Woude geeft aan geen vertrouwen te hebben in het GIS systeem.

8. Bespreken verenigingsvoorstellen:

Verenigingsvoorstellen 0218 PV De Zwaluw, De Westereen:

Als pv de Zwaluw (0218) hebben wij de volgende verenigingsvoorstellen:

1. Ondanks de uitkomsten van de enquête, dat de meerderheid van de leden van geen fondvluchten van 650+ km op het programma zouden willen, hebben we toch weer 2 vluchten van 730+ km op het programma. Om de leden enigszins tegemoet te komen stellen wij voor Bourges (E29) en Orleans (E31) om te draaien, zodat Bourges alleen voor de specialisten vervlogen gaat worden en Orleans op het programma komt.

Dit voorstel is besproken tijdens de behandeling van punt 7.

Met uw uitleg van de enquête, dat de optelsom van de andere 2 antwoorden een hoger percentage hebben dan het antwoord met het hoogste percentage is wat ons betreft een lachertje. Je kunt dan namelijk alle vragen van de enquête op een manier uitleggen die je het beste uit komt.

2. Op de najaarsvergadering is de samenwerking met afdeling 10 besproken. De stemming hierover was over het algemeen negatief. Dit is door de diverse verenigingsafgevaardigden ook duidelijk naar voren gebracht. Het punt zou naar de voorjaarsvergadering worden doorgeschoven, waarop er over gestemd zou worden. Tot onze schrik staan er nu 14!!!! gezamenlijke vluchten op het programma (de vluchten die niet tellen voor de afdelingskampioenschappen niet eens inbegrepen). Belachelijk veel wat ons betreft, ook gezien de sfeer hierover in het westelijk deel van het vlieggebied. U stelt voor om over een aantal van deze gezamenlijke lossingen te stemmen. Mochten deze gezamenlijke vluchten eraf gestemd worden, dan zijn er wat ons betreft nog teveel gezamenlijke vluchten. Wij stellen voor om alleen de sectorale/nationale vluchten gezamenlijk te vervoeren en te lossen.

Dit voorstel is besproken tijdens de behandeling van punt 7.

Verenigingsvoorstellen 0221 PV Douwenocht, Sint Nicolaasga:

Hierbij een voorstel tot wijziging van het vervoersprogramma 2020.

Een van de drie belangrijkste punten die u noemt bij het afdelingsvoorstel over het vervoersprogramma 2020 en die zijn overgenomen uit de enquête van 2019 is:

- *Zo veel mogelijk op vrijdagavond inkorven*

Omdat er op vrijdag 12 juni geen inkorving staat gepland stellen wij voor de vlucht M24 i.p.v. donderdag 11 juni op vrijdag 12 juni in te korven en het lossingsstation te wijzigen van Mettet in Chimay.

Dit voorstel is besproken tijdens de behandeling van punt 7.

Verenigingsvoorstellen 0226 PV Blauwband, Balk:

Voorstel 1 P.V. De Blauwband stelt voor om het concept vluchtprogramma van de afdeling op de in de bijlage (zie stukken agenda) aangegeven wijze aan te passen. Dit betekent dat de Marathon -, de sectorvluchten en 3 experiment GIS-vluchten gezamenlijk vervoerd en gelost gaan worden. Daarbij hebben wij voor een fond-, een midfond en een jonge duivenvlucht gekozen als experiment met het GIS-systeem. De overige vluchten zijn vluchten die door afdeling 11 afzonderlijk vervoerd en gelost zullen gaan worden.

Voorstel 2 P.V. De Blauwband verzoekt het bestuur van afdeling 11 om voor de lossingsplaats Wittlich een lossingsplaats aan te vragen welke meer op de zuidlijn ligt.

Voorstel 3 Bestuur stelt voor om 4 vluchten van meer dan 400 km gezamenlijk met afdeling 10 te vervoeren en te lossen. Tegen, zie ver. voorstel 1.

Voorstel 4 Bestuur stelt voor om de 3 vluchten voor de GISpilot te (vervoeren en) lossen met afdeling 10. Tevens worden deze vluchten dan aangemerkt als attractievlucht met aantrekkelijke prijzen voor de winnende liefhebbers per samenspel met de alternatieve berekening. Voor, zie verenigingsvoorstel 2. De 3 groen aangegeven vluchten met de komen hiervoor in aanmerking. De rode stations vervoeren en lossen wij zelf als afd.11.

Deze voorstellen zijn besproken tijdens de behandeling van punt 7.

Verenigingsvoorstellen 0227 PV De Postduif, Harlingen:

1 Berichtgeving over lossing gezinsvriendelijker

Soms is het op basis van de weerkaarten overduidelijk dat er bijvoorbeeld 's ochtends niet gelost kan worden. In dat geval zou het prettig zijn dat de lossingscommissie tijdig aan durft te geven dat het volgende bericht over de lossing niet een uur later volgt, maar bijvoorbeeld 3 uren later. Op die manier kan de liefhebber 's ochtends iets met het gezin gaan doen in plaats van rekening te moeten houden met een niet te verwachten lossing. Uiteraard is het lang niet altijd voorspelbaar, maar voor de gevallen waarin het wel zeer duidelijk is, zou het prettig zijn.

Reactie voorzitter: wij proberen de liefhebbers zo goed mogelijk en tijdig in te lichten. Omstandigheden kunnen in korte tijd snel wijzigen. Daardoor is bovenstaande lastig uitvoerbaar.

Richtlijnen rond lossing

Is het mogelijk een aantal criteria op te stellen waar de omstandigheden minimaal aan moeten voldoen voor er gelost kan worden? Er zijn al richtlijnen rond een maximum temperatuur, maar misschien ook goed om dit voor maximum windkracht te doen (bijvoorbeeld voor de jongen duivenvluchten en natoer) en een minimum temperatuur (in het voorjaar wordt er soms om 8.00 uur gelost bij temperaturen onder de 10 graden, terwijl men op basis van de voorspelling kan verwachten dat de temperatuur 2 uren later boven de 10 graden zal zijn).

Doel moet zijn: niet zo vroeg mogelijk verantwoord los, maar los op een voor die dag zo optimaal moment.

Reactie voorzitter: er is een lossingsmatrix opgesteld door het NPO. De heer Buwalda geeft aan dat richtlijnen moeten voorkomen dat er gelost wordt met een hele harde wind met als gevolg verliezen.

Vereniging 0433 heeft ook een voorstel ingediend m.b.t. het lossen. Hierbij wordt flexibiliteit gevraagd zodat er bv. Op vrijdag kan worden gevlogen. De heer Van Dijk geeft aan dat er ook mensen zijn die moeten werken.

De heer Elberts geeft aan dat als je met oosten wind oostelijker gaat lossen, je westelijker moet gaan lossen als er westen wind is.

2 Verenigingskampioenschap aantal aftrekluchten

Voorstel om voor het verenigingskampioenschappen bijvoorbeeld de 20 beste vluchten van het jaar te gebruiken. Nu zijn er slechts 2 aftrekluchten. Hierdoor vallen verenigingen die niet mee doen op de laatste 1-2 fond en jonge duivenvluchten uit de ranglijst. Je zou bijv. kunnen denken aan de beste 20 vluchten per seizoen (van 6 vitesse, 6 midfond, 5 fondvluchten en 7 jongeduivenvluchten).

Dit voorstel is besproken tijdens de behandeling van punt 7.

Verenigingsvoorstellen 0228 PV Ons Genoegen, Harlingen:

Wij missen op de agenda het punt samen vliegen met afd 10 dit zou van de vorige vergadering doorgeschoven worden naar de volgende.

Anders bij deze als verenigingsvoorstel.

Voorstel Ons genoeg Harlingen om pas vanaf de dagfond samen te lossen met afd 10.

Dit voorstel is besproken tijdens de behandeling van punt 7.

Verenigingsvoorstellen 0267 PV De Kustvliegers, Holwerd:

Onze vereniging is pertinent tegen het samen concourseren met Afd. 10. Hoewel we er niet over gaan stemmen, willen we toch onze zorgen kenbaar maken. We realiseren ons maar al te goed, dat het vervoer, dankzij de afname van het aantal leden, duurder wordt en er vanuit dit oogpunt wordt gelonkt naar Afdeling 10. Voordat we daadwerkelijk in zee gaan met Afd. 10, hadden we graag een goed onderbouwd stuk gezien, hoe groot het prijsopdrijvend effect precies zou zijn. Wij kunnen ons voorstellen, dat men bij wijze van spreken, liever 5 cent per duif meer betaalt, dan samen met Afd. 10 te lossen. Het feit dat er nu niet over gaat worden gestemd, staat in schril contrast met de toezeggingen, welke zijn gedaan tijdens de laatste ledenvergadering, waar door enkele sportvrienden deze materie werd aangeroerd. Wij verwachten namelijk een nog grotere trek naar het oosten, waardoor de kleine kans, die een westelijk liefhebber nu heeft, helemaal wordt

gedecimaliseerd. Wel kunnen wij akkoord gaan met een proefperiode, indien hier een termijn aan is verbonden, waarna alsnog kan worden gestemd.

Liever niet langer dan een jaar.

Dit voorstel is besproken tijdens de behandeling van punt 7.

Verenigingsvoorstellen 0433 PV Flevoland, Urk:

Onderstaand ons voorstel voor de komende ALV van de afdeling Friesland. Als we dit in 2019 hadden toegepast waren in zeker 5 of 6 weekenden geen zondagvluchten nodig geweest.

VOORSTEL PV FLEVOLAND URK;

Flexibel lossen bij een mindere weersverwachting:

Als woensdagmorgen blijkt dat het lossen op zaterdag en zondag problematisch gaat worden en vrijdag een beter weerbeeld geeft, het inkorven een dag vervroegen en de vlucht(en) houden op vrijdag. Als vrijdag het weerbeeld goed genoeg is kun je ook besluiten de vluchten te lossen op tijdstippen dat de duiven pas arriveren als de meerderheid van de werkende liefhebbers thuis zijn.

Voordelen:

- Beter voor de duiven*
- Voorkomt onnodig wachten duivenliefhebber (en gezinsleden) in het weekend*
- Minder zondagvluchten die van invloed zijn op de kampioenschappen*

Vereniging 0433 niet aanwezig tijdens de ALV.

Verenigingsvoorstellen 0236 Duivensport Heerenveen e.o:

Voorstel:

Alleen samen lossen met de Afdeling 10 op de door de NPO bepaalde sectorvluchten.

Motivatie:

Tijdens de ALV van 15-11-2019 hebben wij reeds een voorstel ingediend over deze materie. Daar bleek dat ons voorstel niet duidelijk genoeg was. Ook werd een stemming over dat onderwerp, op die avond, door de voorzitter geweigerd. Hij schoof het door naar een volgende vergadering. Ons bleek uit voorstellen van een aantal andere verenigingen, dat wij niet de enigen zijn die geen gezamenlijke concoursen willen op alle donderdag-inkorvingen.

Onze bezwaren waren toen de breedte van het gebied, gekoppeld aan de overwegende westelijke winden. Dat heeft een concoursvervalsende invloed op de uitslagen op afdelings- en samenspeelniveau en daardoor op de kampioenschappen, zeker voor de westkant van onze afdeling.

Daar komt nog bij dat de afdeling 10 besloten heeft de vitessevluchten te vervliegen vanuit Duitsland, oostelijk van het Ruhrgebied. Het is bekend dat als duiven eenmaal een bepaalde route leren vliegen, ze dat blijven doen. Dat zal invloed hebben op de vliegroute tijdens de midfond- en dagfondvluchten. Onze duiven zullen meegezogen worden naar een oostelijke vliegroute. Ook heeft de afdeling 10 'automatisch lossen'. Dat kan er voor zorgen dat er in de eerste seconden van de lossing meer duiven van de afdeling 10 dan van afdeling 11 in de lucht komen. Die meerderheid zal ook de vliegrichting bepalen!

Dit voorstel is besproken tijdens de behandeling van punt 7.

9. Rondvraag:

De heer Hoogland vraagt waarom de stukken zo laat gepubliceerd worden. Voorzitter geeft aan dat dit inderdaad een punt is en dat de termijnen naar voren gehaald moeten worden. Tevens de vraag hoe en wat moet er zelf geregeld worden met Compuclub vanuit de samenspelers. Afgesproken dat het bestuur op dit onderwerp terug komt en communiceert via de website. Tot slot geeft Hoogland aan dat er nog een aantal coördinaten geprikt dienen te worden.

De heer De Vegt vraagt of het klein vervoer aan de oostkant dezelfde service kan verwachten als in 2019. Voorzitter geeft aan dat daar vanuit moet worden gegaan.

De heer Meester geeft aan dat het vervoer vanuit zijn vereniging met het klein vervoer kwaad bloed zet.

De heer Jelsma vraagt wat te doen met de hok- en entlijsten. Moeten wij deze net als vorig jaar opsturen naar Sneek? Jelle Zwart geeft aan contact met het NPO op te nemen wat nu precies de bedoeling is. Dit zal gecommuniceerd worden via de site.

De heer Bouma geeft aan dat er nog afdelingen zijn die trailers in gebruik hebben zonder drinkgoten. Mochten onze afdeling nog extra trailers nodig zijn dan het verzoek om hier op te letten.

De heer Stienstra vraagt of er al duidelijkheid is over de NIC's. Voorzitter geeft aan dat deze duidelijkheid er nog niet is en dat dit de komende tijd besproken zal worden. Nadere informatie hierover volgt op de site.

De heer Wouda vraagt of de NPO de lossingsvergunningen al heeft afgegeven. De voorzitter geeft aan dat nog niet alle aanvragen de deur uit zijn omdat het programma nog niet (volledig) bekend was. Tevens de vraag of de gegevens van de eerste twee trainingsvluchten opgestuurd dienen te worden naar Compuclub. Voorzitter zegt dan dit niet verplicht is, maar wellicht wel handig om de boel te testen voor de reguliere vluchten.

10. Sluiting

Rond 22.00 uur sluit de voorzitter de vergadering en bedankt een ieder voor zijn inbreng en wenst een ieder een goede reis naar huis.