

Uitwerking Vervoer Friesland'96

We zijn als Afdeling nu een aantal jaren de samenwerking met Afdeling 10 aan het vergroten. Daarmee hebben we de stijging van de vervoerskosten binnen de perken kunnen houden. Zo goed en zo kwaad als het gaat runnen de beide afdelingen hun zaken. Elk doet zijn best maar op een zeker moment verandert samenwerken van vrijblijvende optie in keiharde noodzaak. Wie wacht met samenwerken tot het water aan de lippen staat is te laat. Het oude denken is dat samenwerken ontstaat uit noodzaak, een zinkend schip. Het gaat ervan uit dat je een zinkend schip nodig hebt om in actie te komen. Maar dan is het te laat, mensen springen van het schip in het water en verdrinken.

Als bestuur hebben we een andere visie. Om de duivensport blijvend te kunnen beoefenen hebben we de hulp van anderen nodig. Samenwerken gaat over relaties, een uitgestoken hand. Samenwerken groeit langzamerhand en het verstrekt zichzelf. Samenwerken ontstaat uit het verlangen om iets voor elkaar te krijgen. Samenwerken heeft een kans van slagen als betrokken partijen hun eigen ambitie en eigen identiteit kunnen behouden. Wat hebben wij als Afdeling Friesland nodig en wat heeft afdeling 10 van ons nodig. Samenwerken is geen Fusie! Fusie komen we in het bedrijfsleven en bij overheden veelal tegen. Alsof het als bij toverslag goed gaat wanneer je twee afdelingen samenvoegt. Daarom kiezen we voor samenwerken, waarbij we vooral organisatorisch zoveel mogelijk samen doen. Dit drukt de kosten en bovendien neemt de 'werkdruk' op de bestuurders en vrijwilligers af.

De huidige situatie

Afgelopen jaren hebben we een aantal vluchten gezamenlijk met afdeling 10 vervoerd naar de losplaats. Stel we zouden dit niet meer willen doen wat zijn dan de financiële gevolgen?

vluchten	afd 11	afd10	totaal
	manden	manden	manden
E21	280	241	521
E23	242	200	442
E25	166	147	313
E27	135	118	253
E29	85	77	162
J34	315	215	530
J36	207	132	339
M22	444	478	922
M24	447	405	852
M26	313	316	629
M28	235	237	472

vluchten	inzet aantal vrachtauto's			km vanaf Lichtmis	
	zelf regelen		gezamenlijk	regelen	besparing
	afd 11	afd 10	regelen		
E21	2	2	3	1280	1280
E23	2	2	3	1380	1380
E25	1	1	2	1550	
E27	1	1	2	1570	
E29	1	1	1	1650	1650
J34	2	2	3	930	930

J36	2	1	2	1100	1100
M22	2	3	5	820	
M24	2	3	5	930	
M26	2	2	4	1100	
M28	2	2	3	890	890
				totaal	7230

Naast de besparing op het aantal km wordt ook op personele bezetting gespaard. Bij het zelf vervoeren van afdeling 11 hebben we op alle vrachtauto's een convoyeur nodig. Dit betekent op deze vluchten 19 convoyeurs. Bij gezamenlijk vervoeren zijn er 12 convoyeurs. Door te gaan samenwerken realiseren we alleen al voor afd. Friesland een besparing van €11.000.

Een punt van aandacht is het gezamenlijk lossen van de duiven. Afdeling 10 heeft hun duivenwagens zo ingericht dat alle duiven met één druk op de knop worden gelost, terwijl de duiven bij afdeling Friesland'96 deur voor deur worden gelost. Hierdoor krijg je een oneerlijk wedstrijdbeeld.

Ontwikkelingen komende jaren

Er zijn drie zaken die op dit moment spelen, die hieronder verder zijn uitgewerkt:

- De wens om automatisch te kunnen lossen.
- Aanpassingen in het Reglement Vervoer en Lossingen.
- De vraag van een aantal verenigingen om te kijken naar 'zo veel mogelijk in eigen hand houden van vervoer'.

De komende jaren moeten we, naast de wens om de duiven automatisch te kunnen lossen, ook rekening houden met de aanpassingen in het Reglement Vervoer en Lossingen van de NPO. Daarbij moeten we investeren in het meten van de klimaatomstandigheden in de auto's (CO₂ en fijnstof) en ventilatie in het klein vervoer. Dit betreft eenmalige kosten voor het installeren van deze apparatuur. Als we zelf meer capaciteit (containers) inzetten, is deze investering groter.

De grootste impact komt door het verlagen van het aantal duiven in de mand. De mandbezetting moet worden teruggebracht naar 24 duiven per mand (1 nacht mand) of minder.

Op de agenda van de ledenraad van 11 maart 2023 staat het volgende document

REGLEMENT VERVOER EN LOSSINGEN NPO

A. DEEL VERVOER

Hier uitgelicht artikel 3 die handelt over het aantal duiven in de manden tijdens het transport.

Artikel 3 Duivenmand.

2. Ten gunste van de vervoerscondities in de manden – in termen van vervuiling van de mandbodem, productie van activiteit warmte, pikgedrag, poetsgedrag, rustgedrag en verplaatsing door de mand – bedraagt het effectieve vloeroppervlak per duif ten minste 350 cm². Dit komt overeen met een maximaal aantal duiven per mand van:

- 24 in het type 'Grote Ruco-mand' (l=98,5 x b=90,0 x h=26,0 cm; 8625 cm²).

3. De streefdatum voor ingang van Artikel 3, lid 2 is 1 januari 2026 of zoveel eerder als mogelijk.

4. De periode tussen vaststelling van dit reglement en de datum genoemd in artikel 3, lid 3, betreft een overgangperiode. Besturen Afdelingen stellen aan de hand van hun vervoer technische, logistieke en financiële mogelijkheden een plan van aanpassing op om in de overgangperiode de mandbezetting –

stapsgewijs, per direct of anderszins – aan te passen naar die genoemd in artikel 3, lid 2. Er komt een ijkmoment in 2025 om stand van zaken en eventuele knelpunten te adresseren.

Deze aanpassing betekent dat we meer vervoerscapaciteit nodig hebben. Dit werkt ook door in de investeringen in automatisch lossen en de besparingen die we kunnen realiseren in samenwerking. Ook wordt het belangrijker dat we zo weinig mogelijk restmanden hebben. Wat opvalt is dat tijdens het laden van de duiven bij de verenigingen er niet adequaat alle restmanden bijgevoerd worden. Verschillende verenigingen geven duivenmanden mee met b.v. 16 doffers als restmand. Hierdoor zijn er in de doorgaande vrachtauto's meerdere restmanden aanwezig. Zolang de auto voldoende ruimte heeft om deze restmanden te laden is er geen probleem. Ook niet doordat er b.v. 27 duiven in een mand werden ingekorfd. Nu de situatie aangepast wordt naar max 24 duiven in de mand wordt het inkorven van het aantal duiven per mand steeds belangrijker.

In het volgende overzicht wordt dit duidelijk, vooral met geel gemerkte vluchten. Tot nu toe waren we gewend om het aantal manden door te geven voor de volgende vlucht. De vervoerscommissie stelt voor om vanaf dit seizoen van de verenigingen het aantal verwachte duiven weten. Hierdoor kan het vervoer nog efficiënter worden geregeld. Het wordt bijvoorbeeld bij het laden van de duiven belangrijker om bij elke vereniging ervoor te zorgen dat de restmanden steeds worden aangevuld tot het max van 24 duiven. In extreme gevallen kunnen we voor het inkorven besluiten dat in dit overgangsjaar het maximum aantal wordt verhoogd naar 25, zodat er niet een extra auto hoeft te rijden.

Aantal vrachtauto's per vlucht met een mandbezetting van:

vluchten	22		24		25	
E21	1,326087	2	1,217391	2	1,169565	2
E23	1,147826	2	1,052174	2	1,013043	2
E25	0,786957	1	0,721739	1	0,691304	1
E27	0,63913	1	0,586957	1	0,565217	1
E29	0,404348	1	0,369565	1	0,356522	1
J28	2,334783	3	2,13913	3	2,056522	3
J29	3,773913	4	3,456522	4	3,321739	4
J30	3,130435	4	2,869565	3	2,752174	3
J31	2,821739	3	2,586957	3	2,482609	3
J33	2,217391	3	2,030435	3	1,952174	2
J34	1,495652	2	1,369565	2	1,313043	2
J35	1,082609	2	0,991304	1	0,952174	1
J36	0,982609	1	0,9	1	0,865217	1
J58	1,473913	2	1,352174	2	1,295652	2
M19	3,304348	4	3,030435	4	2,908696	3
M20	2,843478	3	2,608696	3	2,504348	3
M22	2,108696	3	1,930435	2	1,856522	2
M24	2,121739	3	1,943478	2	1,865217	2
M26	1,482609	2	1,36087	2	1,304348	2
M28	1,113043	2	1,021739	2	0,978261	1
N33	2,6	3	2,382609	3	2,286957	3
N34	2,643478	3	2,426087	3	2,326087	3
N35	1,282609	2	1,178261	2	1,130435	2
N36	1,078261	2	0,986957	1	0,947826	1
V16	3,904348	4	3,578261	4	3,434783	4

V17	3,808696	4	3,491304	4	3,352174	4
V18	3,726087	4	3,413043	4	3,278261	4
V21	2,047826	3	1,878261	2	1,8	2
V23	1,743478	2	1,6	2	1,534783	2
V25	1,530435	2	1,4	2	1,343478	2
V27	1,256522	2	1,152174	2	1,104348	2
	totaal	79		73		70

NB: Dat we in het schema met 22 duiven in de mand gerekend hebben komt vanuit verschillende afdelingen die hun vervoersschema afstemmen op gemiddeld 22 duiven per mand. Dit is ingegeven doordat de verenigingen hun eigen restmanden in de auto plaatsen en niet willen bijladen.

Als alle verenigingen zich houden aan 24 in de mand en bij aankomst van de vrachtauto worden de beide restmanden bijgeladen tot 24. Dan zijn er 3 vluchten waar een extra auto moet worden ingezet t.o.v. 25 in de mand. In samenwerking met alle verenigingen, chauffeurs, convoyeurs en vervoerscommissie kunnen we het vervoer zo efficiënt mogelijk regelen. Het vervoer is en blijft immers de grootste kostenpost.

Besprekingen in de winterperiode

Afgelopen winter hebben we de aanpassingen naar automatisch lossen met afdeling 10 besproken. Zij willen komend seizoen hun trailers beschikbaar stellen voor de gezamenlijke vluchten, zodat alle doorgaande vrachtauto's voorzien zijn van het automatisch lossysteem. Wij mogen deze trailers gebruiken, er zijn geen kosten aan verbonden. Door nu de gezamenlijke vluchten op deze wijze te vervoeren zijn er ook minder convoyeurs nodig. Volgens het vervoersprotocol van het NPO moet op ieder konvooi één hoofdconvoyeur aanwezig zijn. Afdeling 10 heeft alle chauffeurs opgeleid tot convoyeur. Zij verzorgen onder leiding van een hoofdconvoyeur de duiven tot aan de lossing. De hoofdconvoyeur heeft contact over het lossingstijdstip. Met de betrokkenen bij het vervoer (vervoerder, vervoerscommissies en convoyeurs) willen we de organisatie rondom vervoer en verzorging van duiven voor dit seizoen bespreken. Door deze samenwerking willen we naast een eerlijke lossing ook een verdere kostenbesparing tot stand brengen. Nog niet alle begrote kosten en doorlooptijden van aanpassingen zijn helemaal tot in detail bekend. Het inzetten van auto's met het automatisch lossen van andere afdelingen voor de andere vluchten is meegenomen en er is een offerte aangevraagd voor het aanbrengen van dit systeem op één of meerdere van onze auto's. Al deze zaken zijn in het vervolg van dit stuk uitgewerkt en op een rij gezet.

Klein vervoer versus vrachtauto

Op de najaarsvergadering kwam de oproep naar voren om het klein vervoer af te schaffen en de duiven bij alle verenigingen op te halen met vrachtauto's. Het bestuur heeft een en ander op een rijtje gezet. We hebben daarbij gekeken naar de vitesse, midfond, fond, jongeduiven en natour vluchten.

Uitgangspunt is dat de vervoerscommissie heeft aangegeven dat wanneer alles met vrachtauto's moet worden opgehaald er 6 routes (i.p.v. 9 inclusief klein vervoer) gepland moeten worden voor alle vluchten behalve de fond. Hier kunnen we waarschijnlijk met 4 routes de duiven ophalen. Vanuit de geplande 6 (4) routes gaan er een aantal vrachtauto's naar de losplaats. Het overladen gebeurt in Emmeloord/Lichtmis. Om vroegtijdig te kunnen vertrekken en op tijd op de losplaats te zijn moeten alle vrachtauto's tussen 21.30 en 22.00 uur op het verzamelpunt kunnen arriveren. Het aantal uren van de vrachtauto's die niet naar de losplaats gaan wordt geschat op 5 uur. De kosten zijn $5 \cdot 110 \cdot 1.21 = \text{€ } 665.00$ per vrachtauto. Dit betekent overigens ook dat er eerder opgehaald en dus eerder ingekorfd moet worden om dezelfde vertrektijden te kunnen halen dan dat kan met klein vervoer. Als uitgangspunt voor de berekening hebben we gekozen voor het aantal duiven/ manden vervoerd in 2022.

In de kolom “**totale vracht kosten**” zijn de kosten die dit jaar zijn gemaakt. Dus incl. vrachtauto’s, klein vervoer, dieseltoeslag, tolgelden, wachturen en het voordeel “van samen met 10 vervoeren”

In kolom **totale vracht met truck** is de volgende berekening uitgevoerd: Totale vrachtkosten – totaal klein vervoer + aantal ophaaltrucks x €665.00.

In de laatste twee kolommen ziet u wat verschil is tussen klein vervoer en alles met vrachtauto’s.

Tenslotte is onderaan de tabel het totaal opgeteld. Het verschil tussen klein vervoer en vrachtauto’s op deze vluchten bedraagt: € 228.900,00- €190.740,00 = € 38.160

	aantal duiven	aantal ophaal truck	auto's door	Totale vrachtkosten	totaal kleinvervoer	totale vracht met truck	Per duif kvv	Per duif truck
V16	19737	2	4	€ 6.083,58	€ 663,20	€ 6.750,38	€ 0,31	€ 0,34
V17	19262	2	4	€ 7.424,82	€ 778,56	€ 7.976,27	€ 0,39	€ 0,41
V18	18839	3	3	€ 6.918,75	€ 946,26	€ 7.967,49	€ 0,37	€ 0,42
V21	10349	4	2	€ 5.173,08	€ 768,15	€ 6.399,93	€ 0,50	€ 0,62
V23	8812	4	2	€ 5.682,62	€ 788,57	€ 7.554,05	€ 0,64	€ 0,86
V25	7724	4	2	€ 4.721,09	€ 995,41	€ 6.385,68	€ 0,61	€ 0,83
V27	6346	4	2	€ 4.034,17	€ 725,91	€ 5.968,26	€ 0,64	€ 0,94
M19	16714	3	3	€ 8.998,48	€ 800,64	€ 10.192,84	€ 0,54	€ 0,61
M20	14377	3	3	€ 9.089,29	€ 790,84	€ 10.293,45	€ 0,63	€ 0,72
M22	10654	4	2	€ 7.493,07	€ 862,37	€ 9.290,70	€ 0,70	€ 0,87
M24	10720	4	2	€ 8.339,05	€ 894,33	€ 10.104,72	€ 0,78	€ 0,94
M26	7496	5	1	€ 6.728,11	€ 942,37	€ 9.110,74	€ 0,90	€ 1,22
M28	5621	5	1	€ 4.986,66	€ 802,29	€ 7.509,37	€ 0,89	€ 1,34
E21	6707	2	2	€ 8.783,42	€ 768,15	€ 9.345,27	€ 1,31	€ 1,39
E23	5804	3	1	€ 6.363,27	€ 1.001,77	€ 7.356,50	€ 1,10	€ 1,27
E25	3962	3	1	€ 6.965,78	€ 940,01	€ 8.020,77	€ 1,76	€ 2,02
E27	3231	4	0	€ 4.646,33	€ 866,58	€ 6.439,75	€ 1,44	€ 1,99
E29	2030	4	0	€ 3.997,58	€ 1.190,15	€ 5.467,43	€ 1,97	€ 2,69
J28	19251	2	4	€ 5.970,47	€ 1.124,90	€ 6.175,56	€ 0,31	€ 0,32
J29	19080	2	4	€ 7.078,46	€ 1.316,06	€ 7.092,40	€ 0,37	€ 0,37
J30	15825	2	4	€ 7.906,07	€ 709,34	€ 8.526,73	€ 0,50	€ 0,54
J31	14268	2	4	€ 8.954,79	€ 684,23	€ 9.600,57	€ 0,63	€ 0,67
J33	11203	4	2	€ 6.860,77	€ 984,23	€ 8.536,54	€ 0,61	€ 0,76
J34	7548	4	2	€ 6.782,57	€ 1.029,75	€ 8.412,82	€ 0,90	€ 1,11
J35	5466	3	3	€ 6.332,54	€ 677,98	€ 7.649,56	€ 1,16	€ 1,40
J36	4958	5	1	€ 6.381,98	€ 698,23	€ 9.008,76	€ 1,29	€ 1,82
N33	13144	3	3	€ 5.841,63	€ 1.039,97	€ 6.796,66	€ 0,44	€ 0,52
N34	13369	3	3	€ 6.749,14	€ 1.049,98	€ 7.694,16	€ 0,50	€ 0,58
N36	5436	4	2	€ 5.453,72	€ 823,85	€ 7.289,87	€ 1,00	€ 1,34
Tot	307933			€ 190.741,29	€ 25.664,05	€ 228.917,23	€ 0,62	€ 0,74

Investerings voor automatisch lossen.

Op basis van het huidige wagenpark is de investering in automatisch lossen afhankelijk van hoe we het vervoer inrichten. We hebben op dit moment de beschikking over een aantal vrachtauto's met de volgende capaciteit:

- 2 trailers capaciteit van 234 manden
- 1 trailer capaciteit van 210 manden
- 2 trailers met capaciteit van 190 manden
- 2 opzetcontainers capaciteit 116 manden
- 2 opzetcontainers capaciteit van 106 manden.

Van deze lijst is de trailer (210) zo ingedeeld (interieur) dat alleen de bovenste rij manden ingeleverd moet worden voor de aanpassing met gasveren. Bij alle andere trailers moet naast de bovenste rij ook de onderste ingeleverd worden. Dit levert de volgende lijst op:

- 2 trailers 234-48= 186 manden
- 1 trailer 210- 24= 186 manden
- 2 trailers 190-40= 150 manden.

Het aanpassen van een trailer kost € 7750.00. Bij afschrijving over 5 jaar is dit per jaar € 1550,00
In de najaarsvergadering van 2022 is aangenomen om over te gaan op automatisch lossen. Dat betekent dat er minder convoyeurs mee hoeven op de vluchten. Door de chauffeurs op te leiden tot convoyeur (is ook zo bij andere afdelingen) kan dit zonder in te boeten op de verzorging van de duiven. Uiteraard moet er wel op ieder konvooi een hoofdconvoyeur mee, die toeziet op de verzorging van de duiven en die in contact staat met de lossingscommissie over het moment van lossen.

In onderstaande tabel wordt duidelijk hoeveel auto's er door moeten naar de losplaats (en dus nodig zijn voor automatisch lossen) bij een verschillende mandbezetting.

aantal manden per vlucht				aantal vrachtauto's met 186 manden		
	Aantal duiven per mand			Aantal duiven per mand		
	22	23	24	22	23	24
E21	305	292	280	2	2	2
E23	264	253	242	2	2	2
E25	181	173	166	1	1	1
E27	147	141	135	1	1	1
E29	93	89	85	1	1	1
J28	537	514	492	3	3	3
J29	868	830	795	5	5	5
J30	720	689	660	4	4	4
J31	649	621	595	4	4	4
J33	510	488	467	3	3	3
J34	344	329	315	2	2	2
J35	249	238	228	2	2	2
J36	226	216	207	2	2	2
J58	339	324	311	2	2	2
M19	760	727	697	5	4	4
M20	654	626	600	4	4	4
M22	485	464	444	3	3	3
M24	488	467	447	3	3	3
M26	341	326	313	2	2	2
M28	256	245	235	2	2	2

M30	18	17	17		1	1	1
N33	598	572	548		4	4	3
N34	608	582	558		4	4	3
N35	295	282	271		2	2	2
N36	248	237	227		2	2	2
V16	898	859	823		5	5	5
V17	876	838	803		5	5	5
V18	857	820	785		5	5	5
V21	471	450	432		3	3	3
V23	401	384	368		3	3	2
V25	352	336	322		2	2	2
V27	289	276	265		2	2	2

Afhankelijk van of er samengewerkt wordt met afdeling 10, of dat deze duiven door ons zelf vervoerd moeten worden, heeft veel invloed op hoeveel containers aangepast moeten worden. Er zijn twee opties uitgewerkt: samenwerken met afdeling 10 en geen samenwerking.

Samenwerken met afd 10.

We kunnen van afdeling 10 één trailer gebruiken met automatisch lossen. Er zijn een aantal vluchten waarbij zij zelf 5 auto's moeten inzetten (V16,V17, V18, M19, J28 en J29) Gezien de ontwikkeling van de duivensport verwachten we dat we voor seizoen 2024 twee trailers kunnen gebruiken. Voor dit jaar kunnen we ook van afd 8 een trailer huren. Dan hebben we beschikking over twee trailers en hoeven we slechts drie trailers aan te passen.

Begroting met samenwerken afd 10			
omschrijving	aantal	prijs	totaal
Aanpassen 3 trailers	3	€ 1.550,00	€ 4.650,00
Huur trailer afd 10			€ 0,00
Huur trailer afd 8			€ 500,00
Chauffeur als convoyeur	104	€ 75,00	€ 7.800,00
Hoofdconvoyeur	7	€ 390,00	€ 2.730,00
Hoofdconvoyeur	18	€ 195,00	€ 3.510,00
Totaal kosten automatisch lossen (per jaar)			€ 19.190,00

Een logische besparing zou kunnen zijn dat we niet alle vluchten automatisch gaan lossen. Voor de meeste vluchten hebben we 4 vrachtauto's nodig. Slechts een aantal vluchten (3 vit en 2 jongeduiven) hebben we een vijfde auto nodig. Als we de belading max (dus 24) uitvoeren spreken we hooguit over 75 manden die extra vervoerd moeten worden voor deze 5 vluchten. Dus voor bijna een halve vrachtauto moeten we een investering doen van € 7750,00. En waarschijnlijk kunnen we in 2024 alle duiven in 4 vrachtauto's vervoeren. De kosten van dit alternatief zijn:

Begroting met samenwerken afd 10			
omschrijving	aantal	prijs	totaal
Aanpassen 2 trailers	2	€ 1.550,00	€ 3.100,00
Huur trailer afd 10			€ 0,00
Huur trailer afd 8			€ 500,00
Chauffeur als vonvoyeur	104	€ 75,00	€ 7.800,00
Hoofdconvoyeur	7	€ 390,00	€ 2.730,00
Hoofdconvoyeur	18	€ 195,00	€ 3.510,00

Totaal kosten automatisch lossen (per jaar)	€ 17.640,00
---	-------------

Geen samenwerking met afd 10.

Wanneer we ervan uitgaan dat er geen gezamenlijke lossingen worden georganiseerd, dan betekent dit dat we meer geld uit moeten geven voor het vervoeren en verzorgen van de duiven. En natuurlijk moeten we meer auto's aanpassen voor het automatisch lossen. We gebruiken in dit geval alleen een huurauto van afdeling 8. Daarnaast hebben we de afgelopen jaren een aantal vluchten samen met afd 10 vervoerd naar de losplaats. Stel we zouden dit niet meer willen doen wat zijn dan de financiële gevolgen.

vluchten	inzet aantal vrachtauto's		regelen	km vanaf Lichtmis	
	afd 11	afd 10		zelf regelen	gezamenlijk
E21	2	2	3	1280	1280
E23	2	2	3	1380	1380
E25	1	1	2	1550	
E27	1	1	2	1570	
E29	1	1	1	1650	1650
J34	2	2	3	930	930
J36	2	1	2	1100	1100
M22	2	3	5	820	
M24	2	3	5	930	
M26	2	2	4	1100	
M28	2	2	3	890	890
				totaal	7230

In totaal worden er 7230 : 2= 3600 km bespaard door samenwerken.

Begroting zonder samenwerken			
omschrijving	aantal	prijs	totaal
Aanpassen 4 trailers	4	€ 1.550,00	€ 6.200,00
Huur trailer afd 8			€ 500,00
Chauffeur als convoyeur	110	€ 75,00	€ 8.250,00
Hoofdconvoyeur	13	€ 390,00	€ 5.070,00
Hoofdconvoyeur	18	€ 195,00	€ 3.510,00
kosten extra vervoer	zie overzicht		€ 8.000,00
Totaal kosten automatisch lossen (per jaar)			€ 31.530,00

Samenwerken levert een financieel voordeel op van bijna € 14.000,00 als we willen gaan investeren in automatisch lossen en samenwerken zoals nu in het vliegschema staat aangegeven. Geen samenwerking is €11.000 duurder vanwege een groter aantal convoyeurs. Wel samenwerken kost ca €3000,- minder door besparing daarop.

Conclusie

Afhankelijk van het aantal containers wat moet worden aangepast voor automatisch lossen, hebben we op langere termijn minder vervoerscapaciteit nodig (daling aantal leden en duiven). Investeren in

containers die we over een aantal jaren niet meer nodig hebben is niet heel efficiënt. Ook andere afdelingen hebben al containers over, daarom kunnen we ze beter lenen dan zelf verbouwen. Ook als we kiezen voor een korte afschrijvingstermijn van 5 jaar, zijn het nog forse investeringen waar we mee te maken hebben. Per auto €7750,- betekent voor 5 containers een investering van €38.750. Daarnaast moeten we ook in deze auto's investeren in loggers en is er het reguliere onderhoud. Het verschil in jaarkosten voor beide opties is als volgt:

OMSCHRIJVING	EIGEN VERVOER	SAMENWERKING MET 10
VERVOERSKOSTEN	€ 228.917	€ 190.741
CONVOYEURS	€ 11.000	
AUTOMATISCH LOSSEN	€ 31.530	€ 17.640
TOTAAL	€ 271.447	€ 208.388

Hoe deze kosten ook verrekend worden (per ingekorfd duif of per liefhebber), het zijn extra kosten die niet nodig zijn als de samenwerking wordt voortgezet op het huidige niveau. Los van de investering in automatisch lossen, die gedurende 5 jaar meegerekend wordt, zijn de jaarlijkse vrachtkosten 15% hoger zonder samenwerking. Dit is een verschil van 12 cent per duif per jaar. Het automatisch lossen kost de eerste 5 jaar ook 4,5 cent per duif meer als we alles in eigen afdeling willen regelen. Totaal per duif 16,5 cent meer. Als je als liefhebber met de oude duiven gemiddeld 20 duiven per vlucht inkorft (19 vluchten) en met de jonge duiven/natoer 30 duiven (13 vluchten), dan heb je het op jaarbasis over ruim €125,- meerkosten om je duiven in te korven.