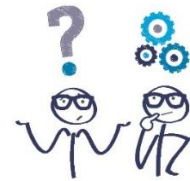


Mijmeringen

Hitte en hoe gaan we ermee om



In het laatste weekend van juni werden we in West-Europa geconfronteerd met een ongekende hittegolf. Tropische temperaturen en zware onweersbuien zorgden voor omstandigheden welke voor mens en dier zonder meer bedreigend waren. Je hoort weleens dat het ergens in Zuid-Europa rond de veertig graden warm is maar het thuis zelf een aantal dagen ervaren maakt duidelijk wat dat in de praktijk betekent. Dat het extreem weer was is wel duidelijk. Klimaatwetenschappers waarschuwen al geruime tijd dat we steeds vaker met dergelijke extremen te maken gaan krijgen. We kunnen dus meer van hetzelfde verwachten. Een goed moment om stil te staan bij hoe we daar in de duivensport mee omgaan en of er leermomenten zijn.

De noodzaak en het nut van onze protocollen zoals het Hitteprotocol is ondubbelzinnig aangetoond in het laatste weekend van juni. Protocollen geven een leidraad hoe om te gaan met dit soort omstandigheden en ze hebben gewerkt. Kan me niet voorstellen dat er liefhebbers zijn die het niet eens waren met de beslissing van het NPO Bestuur om middels Code Rood vrijwel alle vluchten te schrappen in het laatste weekend van juni. Dat gold niet voor de Marathon vluchten, die waren immers al onderweg en de voorwaarden voor de Marathonvluchten wat betreft maximumtemperaturen zijn ruimer dan welke gelden voor de overige vluchten. Dat we wat vervoer en wedstrijden bij hoge temperaturen extra alert moeten zijn heb ik uitvoerig uiteengezet in een recente [Mijmeringen](#). ([Vervoersregels bij hoge temperaturen aangepast](#)) Er valt zeker wat te leren van de gebeurtenissen in het laatste weekend van juni en deze leermomenten moeten we verwerken in reglementen, het Hitteprotocol en andere protocollen zoals die voor lossingen. Ik ga een aantal leermomenten doornemen.

Een nieuw fenomeen was dat het KNMI Code Rood afkondigde voor vrijdag en zaterdag. Het was de eerste keer in de geschiedenis dat het KNMI een Code Rood voor hitte heeft afgekondigd. Voor alle duidelijkheid dat is een andere Code Rood dan welke de duivensport hanteert. Dat roept de vraag op wat te doen als het KNMI, en daarmee impliciet de overheid, Code Rood uitroept. Nu is daar niets over vastgelegd in ons Hitteprotocol wat ook niet zo vreemd is want het was immers nog nooit eerder gebeurt. Er kan m.i. maar een logische conclusie zijn en dat is dat een Code Rood door het KNMI automatisch een Code Rood is voor de duivensport. Daarmee handelen we zoals men van ons mag verwachten en het voorkomt een mogelijk onhoudbare positie richting overheid. Als we de KNMI Code Rood negeren en het gaat mis dan haalt dat de waarde van onze protocollen onderuit waarop de zelfregulering van ons vervoer steunt.

Een ander punt om te heroverwegen in onze protocollen is de maximumtemperaturen en in het bijzonder het maximum van 41 graden rondom marathonvluchten. En daarvoor zijn meerdere redenen. We hebben aan den lijve kunnen ervaren wat temperaturen rondom 40 graden in de praktijk betekend voor mens en dier. In Mijmeringen.

([Vervoersregels bij hoge temperaturen aangepast](#)) heb ik aangegeven dat de overheid met ingang van juni 2027 de maximumtemperatuur bij het vervoer van vee, varkens en kippen gaat verlagen van 35 naar 30 graden. Het verschil met onze protocollen wordt dan wel heel erg groot. En hoe groter het verschil hoe lastiger het zal zijn om onze zelfregulering voor het vervoer van postduiven overeind te houden. Ook is duidelijk gebleken dat temperaturen rondom de 40 graden niet alleen impact hebben op de duiven maar ook op de chauffeurs en begeleiders welke op pad zijn met de duiven. Ik laat het graag aan de WOWD om alle maximum temperaturen nog eens tegen het licht te houden maar dat er aanpassingen nodig zijn is wel duidelijk. Ook is er nog winst te halen in vervoerinstructies door bijvoorbeeld in de nacht te rijden en overdag in de schaduw te rusten.

Uiteindelijk zijn de marathonvluchten vanaf Bergerac en Agen op maandag gelost. Lossen op maandag voldoet aan artikel 46.1 van het NPO Wedvluchtreglement waarin een maximum uitstel van 3 dagen is opgenomen voor Nationale vluchten. De vraag die je hierbij kan stellen is of 3 dagen uitstel bij tropische temperaturen verantwoord en gewenst is. Je zou bijvoorbeeld ook kunnen vastleggen dat bij temperaturen boven 35 graden op de losplaats het maximum uitstel 1 of 2 dagen is. Wellicht dat de WOWD dit kan meenemen.

Dat de duiven van de afdelingen Oost en Noord vanuit Ruffec in de vrachtwagens naar huis zijn gekomen had alles te maken met dat de chauffeurs en begeleiders het niet meer trokken. Afdeling Noord schrijft daarover op hun website: *“De combinatie van hitte, weinig voorzieningen op de losplaats en weinig kunnen slapen zorgde ervoor dat het niet vol te houden was.”* De les hieruit is wel duidelijk. Daar waar onze protocollen nu vooral de duif centraal stellen zullen we ook rekening moeten houden met de mensen die met onze duiven op pad zijn. We hebben een verantwoordelijkheid voor hun veiligheid en welbevinden. En het is ook eigenbelang. Wie wil er straks nog op pad met duiven als je in situaties kunt belanden zoals Afdeling Noord die beschrijft? Dat betekent dat we in onze protocollen nadrukkelijk rekening moeten houden met chauffeurs en begeleiders en dat we bij de keuze van losplaatsen in met name Zuid-Frankrijk ernstig rekening dienen te houden met voldoende schaduw en (sanitaire) voorzieningen. Dat kan het aantal geschikte losplaatsen flink inperken maar dat zij dan maar zo. De trucks welke worden ingezet voor de marathonvluchten dienen zo modern mogelijk te zijn en voorzien te zijn van stand-airco. Stand-airco is ingebouwde airco welke gebruikt kan worden bij stilstand van de truck.

Een positief leermoment waren de waarden welke gemeten werden in de containers van Afdeling Noord in Agen en Ruffec. De gemeten temperaturen, luchtvochtigheid en CO2 gehalten waren niet veel anders dan thuis op het duivenhok met open ramen. Dit soort metingen moeten we vastleggen want ze kunnen zeker nog van dienst zijn in toekomstige discussies met de overheid.

Een ander leermoment is rondom het vliegprogramma. We zullen in de toekomst steeds vaker te maken krijgen met hete en extreme weersomstandigheden. Bij het opstellen van het vliegprogramma speelt dat dusver nauwelijks of geen rol. Er zijn veel manieren om dat wel te doen. Meer flexibiliteit, vliegen als het kan en niet per se als het moet is een voorbeeld. Een andere timing van vluchten met jonge duiven en marathon duiven om de heetste weken van het jaar zoveel mogelijk te mijden is een ander voorbeeld. Er zijn al landen in de wereld waar men wel rekening houdt met extreme temperaturen of bijvoorbeeld intense roofvogel predatie in een bepaalde periode en vliegprogramma's zijn daarop aangepast in die landen. Voorbeelden hoe het anders kan zijn er. Wellicht is het een goed idee om een commissie aan het werk te zetten met als opdracht een vliegprogramma te ontwikkelen met klimaatverandering als zwaarwegende randvoorwaarde. Hoe het klimaat gaat veranderen is buiten onze macht, hoe we ermee omgaan is wel aan ons. Blijven doen wat we al jaren doen zonder rekening te houden met de veranderende wereld om ons heen, in dit geval het klimaat, is niet verstandig!

Samenvattend; Er valt het nodige te leren van het snikhete laatste weekend van juni en er zijn verbeteringen mogelijk. Het NPO Bestuur kan de WOWN verzoeken haar hierover te adviseren. Het welzijn van mens en dier dient daarbij leidend te zijn. De adviezen kunnen vervolgens worden besproken met de afdelingen en deze adviezen ter besluitvorming worden voorgelegd aan de NPO Ledenraad.

Gerard van de Aast