

Reflectie van de WOWD op het nationale vliegschema

Op de agenda van de ledenraad van 22 november 2025 staat onder andere de vaststelling van het nationale vliegschema voor seizoen 2026. Ditmaal is het nationale vliegschema opgesteld op basis van een referendum onder de leden van de NPO gehouden van 4 tot 15 september. Het is goed dat een vliegschema gebaseerd wordt op de wensen van de leden. Dat komt het spelplezier ten goede. De inrichting van het vliegschema heeft echter ook invloed op het welzijn en de thuiskomst van de duiven. Sommige vragen in het referendum hadden daar dan ook mee te maken. In dit stuk reflecteert de WOWD op vliegschema's uit het verleden en op het concept vliegschema voor 2026 vanuit het oogpunt van dierwelzijn en succesvolle thuiskomsten. De WOWD geeft een aantal gedachten en adviezen aan de Ledenraad om te betrekken bij het vaststellen van een definitief vliegschema.

Er zijn vier aspecten aan het vliegschema die de WOWD graag onder de aandacht brengt:

1. Het startmoment in relatie tot trainingsmogelijkheden voor werkenden
2. Het startmoment in relatie tot de predatie door roofvogels
3. De opbouw van het vliegschema in de eerste circa zes weken
4. De startmogelijkheden voor jonge duiven

Het startmoment in relatie tot trainingsmogelijkheden voor werkenden

In de onderstaande tabel staan weergegeven de tijden van zonsopkomst en zonsondergang per weeknummer in 2025 en de vliegprogramma's van de Afdelingen in diezelfde weken. De vliegprogramma's zijn gedownload vanaf de elf websites van de Afdelingen en in de tabel gezet. Uit dit overzicht blijkt dat drie Afdelingen (1, 5 en 6) in weeknummer 14 (zaterdag 5 april 2025) begonnen met een eerste vitessevluucht. De overige acht Afdelingen begonnen in weeknummer 15 (zaterdag 12 april 2025) met een eerste vitessevluucht. Acht Afdelingen (1, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11) planden voorafgaand aan de eerste vitessevluucht één trainingsvlucht. Afdeling 3 plande er twee. Afdeling 2 plande er drie. En Afdeling 4 plande er vier. Afdelingen 3 en 4 planden in weken 16-17-18 ook nog doordeweekse trainingsvluchten. Niet alle geplande trainingsvluchten kunnen ook echt doorgaan, regelmatig moeten ze worden afgelast, bijvoorbeeld vanwege een slechte weersvoorspelling.

Bij een seizoenstart in weeknummer 13 of 14 moeten de duiven op dat moment in vliegconditie zijn gebracht na de winterperiode. Daarvoor is minimaal ongeveer 4 weken van trainingsopbouw nodig. Wil men op de vitesse direct goed presteren, dan is dat

waarschijnlijk ongeveer 6 weken. De training moet dan beginnen rond weeknummer 8. Dit is de derde week van februari. Duivenliefhebbers die overdag thuis zijn kunnen de duiven in deze periode overdag laten trainen. Duivenliefhebbers die overdag werken moeten de duiven buiten werktijden, aan de randen van de dag, laten trainen. Daarvoor is in deze tijd van het jaar de daglichtperiode nog te kort. Bij deze groep duivenliefhebbers komt een goede voorbereiding van de duiven onder druk te staan. Een te vroege seizoenstart geeft bij deze groep een (vermijdbaar) risico op nog onvoldoende voorbereide duiven als het seizoen begint. Dit is uit oogpunt van dierwelzijn en succesvolle thuiskomsten ongewenst.

Tabel: de tijden van zonsopkomst en zonsondergang per weeknummer in 2025 en de vliegprogramma's van de Afdelingen in die weken (T = trainingsvlucht, V = vitessevlucht, M= midfondvlucht, E = eendaagse fondvlucht)

Week	Zat.	Zon ↑ +30 min	Zon ↓ -30 min	Zon op uren	Vliegprogramma per Afdeling:										
					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
8	22-2	8:10	17:37	9:27											
9	1-3	7:55	17:50	9:55											
10	8-3	7:40	18:02	10:22											
11	15-3	7:24	18:15	10:51											
12	22-3	7:08	18:27	11:19											
13	29-3	6:51	18:39	11:48	T	T	T	T,T	T	T					
14	5-4	7:35	19:51	12:16	V	T,T	T	T,T	V	V	T	T	T	T	T
15	12-4	7:20	20:03	12:43	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V	V
16	19-4	7:04	20:15	13:11	V	V	T,V	T,V	V	V	V	V	V	V	V
17	26-4	6:50	20:27	13:37	V	V	T,V	T,V	V	V	V	V	V	V	V
18	3-5	6:36	20:38	14:02	M	M	T,M	M	M	M	M	M	M+T	M	M
19	10-5	6:24	20:50	14:26	M	M	M	M	M	M	M	M	M+T	M	M
20	17-5	6:13	21:01	14:48	M	M	M	M	M	M	M	M	M+T	M	M
21	24-5	6:04	21:11	15:07	V+E	V+E	V+E	V+E	V+E	V+E	V+E	V+E	V+E	V+E	V+E

Het startmoment in relatie tot de predatie door roofvogels

In de winterperiode, lopend tot in april, is ook de predatiedruk door roofvogels groot, mede door het kleinere aanbod van wilde prooidieren. Deze druk neemt af als de roofvogels gaan broeden. De havik begint met leggen eind maart tot half april. Om de paar dagen legt de vrouwtjeshavik een ei, in totaal drie of vier. Daarna worden de eieren ongeveer vijf weken bebroed. In deze periode neemt de predatie duidelijk merkbaar af. Hoe vroeger de seizoenstart, hoe meer de periode van trainingsopbouw samenvalt met de periode van hoge predatiedruk door roofvogels. De perioden van trainingsopbouw en hoge predatiedruk kunnen niet helemaal los van elkaar worden getrokken, maar een zo klein mogelijke overlap helpt wel in het verminderen van verliezen door roofvogelaanvallen.

De opbouw van het vliegschema in de eerste circa zes weken

Uit observaties en wedvuchtgegevens blijkt dat zowel jaarlingen als meerjarige duiven na het winterseizoen alle aspecten van vervoerd worden, gelost worden en naar het huishok koersen weer moeten opfrissen uit het geheugen. De duiven bouwen de eerste vluchten weer routine op en worden minder vatbaar voor vergissingen en later thuiskomen. Ook worden ze meer en meer bestand tegen moeilijke (weers)omstandigheden. In de tweede seizoenshelft zijn de duiven weer maximaal geroutineerd. De opbouw van het vliegschema moet in de pas lopen met de (hernieuwde) opbouw van routine bij de duiven. In de tabel is te zien dat in vijf Afdelingen na één trainingsvlucht en drie vitessevluchten al werd begonnen aan de eerste midfondvlucht van circa 300 km voor de hokken in de voorvlucht en tot circa 350-400 km in de achtervlucht (afhankelijk van de diepte van de afdeling). Deze opbouw is naar het oordeel van de WOWD te steil. Als er zich op M18 of M19 moeilijke omstandigheden voordoen, is er een reële kans op een verstoord vluchtverloop. Dit is te voorkomen door het aantal trainingsvluchten en vitessevluchten voorafgaand aan de eerste midfondvlucht te vergroten.

De startmogelijkheden voor jonge duiven

Om verliezen met jonge duiven van de eerste vluchten te voorkomen is het belangrijk dat jonge duiven op dat moment gezond zijn. Het doormaken van (virale) infecties en het nu en dan niet helemaal fit zijn is een normaal onderdeel van de ontwikkeling van het jonge dier (bij baby's, peuters en kleuters is dat niet anders). De gezondheid van jonge duiven laat zich maar beperkt sturen. Als jonge duiven niet helemaal fit zijn, of recent ziek geweest zijn, is het risicovol om te beginnen met de vluchten. Het is een must om dan te wachten tot de jonge duiven weer helemaal hersteld zijn. Een vliegschema met één of twee startmomenten voor jonge duiven leidt ertoe dat liefhebbers zich gedwongen voelen in te stappen, ook als de jonge duiven (nog) niet helemaal fit zijn. Om verliezen met jonge duiven te verminderen is het naar de mening van de WOWD cruciaal om meerdere instapmomenten te hebben. Dit is overigens geen nieuwe gedachte. De WOWD bracht dit ruim 25 jaar geleden al eens onder de aandacht in het artikel 'Discussiestuk over het vliegprogramma voor jonge duiven' (Duivenpost, jrg. 1, 1999, nr. 2, blz. 32-34).

Slotsom

De WOWD pleit ervoor om het seizoen niet te vroeg te starten zodat alle leden voldoende tijd (daglichtperiode) hebben om duiven in vliegconditie te brengen en de periode van

trainingsopbouw en de periode van piekactiviteit van roofvogels wat minder overlapt. In de tweede plaats pleit de WOWD ervoor om voldoende trainingsvluchten en vitessevluchten (minimaal vijf of zes) te plannen voorafgaand aan de eerste midfondvlucht zodat duiven voldoende kortere vluchten hebben om routines terug op te bouwen na de winterperiode. Tot slot pleit de WOWD voor meerdere instapmomenten voor jonge duiven. Deze drie aspecten van het vliegschema komen het welzijn en de thuiskomst van de duiven ten goede.

Terugkijkend op de vliegprogramma's van 2025 (en eerdere jaren) schoten die op de genoemde drie punten te kort. Het concept nationale vliegschema 2026 zoals die geagendeerd is voor de Ledenraad van 22 november begint een week later, werkt eerst zes vitessevluchten af alvorens te beginnen aan de eerste midfondvlucht, en kent een groot aantal instapmomenten voor jonge duiven. De WOWD vindt de uitgangspunten en hoofdlijnen van dit vliegschema een substantiële verbetering met het oog op dierwelzijn en thuiskomsten.

Natuurlijk moet het vliegschema tot stand komen op basis van sportieve wensen van leden, logistieke mogelijkheden van vervoer, en een logische afstemming tussen de verschillende disciplines. Echter, de WOWD wijst er in dit stuk op dat het vliegschema ook grote invloed heeft op het welzijn en de thuiskomsten van de duiven en pleit ervoor dit aspect zwaar te laten meewegen in het vaststellen van een definitief vliegschema. Hoe dat vliegschema er in detail uit komt te zien, met al zijn sportieve en logistieke aspecten, is aan de Ledenraad. De WOWD pleit er echter voor dat de drie principes van 1) later beginnen, 2) voldoende opbouw tot de eerste midfondvlucht, en 3) meerdere instapmomenten voor jonge duiven een plek krijgen (houden) in het vliegschema dat uiteindelijk wordt vastgesteld. Tot slot geeft de WOWD de Ledenraad het advies om het vliegschema nog een week later (week 16; zaterdag 18 april) te laten beginnen om ervoor te zorgen dat alle duiven, ook van werkende leden, goed voorbereid aan het seizoen kunnen beginnen.

10 November 2025,

De werkgroep Wetenschappelijk Onderzoek Welzijn Duiven (WOWD)