

Voorstel Lossingsbeleid en Protocollen

1. Inleiding en aanleiding

De Nederlandse duivensport staat voor de opgave om het lossen van wedstrijdduiven verantwoord en transparant te organiseren. Dit raakt de kern van de sport: het welzijn van de duiven, het vertrouwen van de liefhebbers en de positie van de georganiseerde duivensport richting overheid en maatschappij.

Op de Ledenraad van 8 maart 2025 hebben de afdelingen 10 en 11 een voorstel ingediend voor een integrale evaluatie van het Lossingsbeleid, het Protocol Lossingen, het Hitteprotocol, het functioneren van de lossingscoördinatoren en het Instituut Wedvlucht Begeleiding (IWB). De Ledenraad heeft dit voorstel overgenomen en een Commissie Evaluatie Wedvluchten ingesteld onder voorzitterschap van Leo van der Waart, met vertegenwoordigers van een aantal afdelingen, het IWB, ZIMOA, de WOWD en het NPO Bestuur.

De commissie is vijf maal bijeengekomen in de periode van 29 november 2025 tot en met 31 januari 2026. Tijdens deze bijeenkomsten zijn alle bestaande protocollen integraal geëvalueerd, is de onderlinge communicatie besproken en zijn verbetervoorstellen gedaan voor de Risico Tabel Lossingen, het Hitteprotocol, het Protocol Lossingen en het algemene lossingsbeleid.

Het voorliggende voorstel bundelt de uitkomsten van deze evaluatie en legt een samenhangend pakket aan maatregelen ter besluitvorming voor aan de Ledenraad. Het doel is om rollen, verantwoordelijkheden en protocollen helder vast te leggen en waar nodig te moderniseren, zodat de duivensport kan rekenen op een robuust en werkbaar systeem voor verantwoorde lossingen.

2. Systeemverantwoordelijkheid NPO

De NPO draagt als overkoepelende organisatie de systeemverantwoordelijkheid voor het lossen van duiven. Dit houdt in dat de NPO ervoor zorgdraagt dat er op landelijk niveau heldere protocollen, procedures en toetsingskaders bestaan waarbinnen lossingen plaatsvinden.

Deze verantwoordelijkheid is vergelijkbaar met de positie van andere sportbonden ten opzichte van aangesloten verenigingen. Wanneer zich een incident voordoet, is het de landelijke organisatie die richting het ministerie, dierenbeschermingsorganisaties of andere externe stakeholders moet kunnen aantonen op welke wijze de sport omgaat met het welzijn van de dieren. Het moet inzichtelijk zijn dat lossingen verlopen volgens vastgestelde afspraken, dat rollen en taken goed belegd zijn en dat er een functionerend evaluatiemechanisme bestaat.



De systeemverantwoordelijkheid van de NPO omvat concreet:

- het vaststellen en onderhouden van het Protocol Lossingen, de Risicotabel Lossingen en het Hitteprotocol;
- het borgen dat alle betrokken functionarissen hun rol kennen en conform de afspraken handelen;
- het verlenen van lossingsvergunningen en het uitoefenen van toezicht;
- het aansturen van evaluaties na incidenten.

Een goed werkend systeem beschermt alle duivenliefhebbers in alle afdelingen. Het stelt de sport in staat om extern te verantwoorden dat het welzijn van de duiven centraal staat en dat er zorgvuldig wordt gehandeld.

Lossingsvergunningen

Als onderdeel van de systeemverantwoordelijkheid, verleent de NPO lossingsvergunningen aan afdelingen. Voor het verkrijgen en behouden van een vergunning geldt als voorwaarde dat de afdeling te allen tijde handelt conform de vastgestelde protocollen. Bij iedere lossing is er voorafgaand contact tussen het IWB, de lossingscoördinator van de afdeling en de vertegenwoordiger op de losplaats.

Toezicht

Het NPO voert steekproefsgewijs controles uit om te beoordelen of aan de voorwaarden wordt voldaan. Indien een afdeling niet conform de protocollen handelt, is het NPO bevoegd de lossingsvergunning voor de eerstvolgende vlucht in te trekken. Bij incidenten vindt een onderzoek plaats.

Wanneer bij een wedstrijdvlucht een snelheidsverval van 40% of meer optreedt, is een evaluatie verplicht. Het NPO Bestuur vraagt binnen twee dagen na het incident een weerkundig onderzoek aan bij Zimoa. Het onderzoek wordt uitgevoerd op basis van objectieve data, niet op basis van persoonlijke meningen.

De wedvluchtorganisatie dient uiterlijk twee weken na ontvangst van het weerkundige onderzoek een evaluatierapport in bij het NPO. Dit rapport volgt een standaardformulier met ten minste de volgende onderdelen: de meteorologische omstandigheden, de vervoersomstandigheden, de omstandigheden op de losplaats, de gevoerde communicatie en de totstandkoming van het lossingsbesluit.

De evaluatieprocedure is erop gericht om structureel te leren van vluchten die niet volgens verwachting verlopen. De bevindingen worden betrokken bij de periodieke actualisering van de protocollen. Indien daartoe aanleiding bestaat, kan ook door de NPO een sanctie worden opgelegd.

3. Uitvoerende verantwoordelijkheid afdelingen

De praktische uitvoering van lossingen is de verantwoordelijkheid van de afdelingen. De afdelingen organiseren het vervoer van duiven naar de losplaats, dragen zorg voor de verzorging tijdens het transport en nemen het uiteindelijke lossingsbesluit binnen de kaders van de vastgestelde protocollen.

Elke afdeling wijst lossingsverantwoordelijken aan die namens de afdeling de lossing begeleiden en het contact onderhouden met het IWB en de convoyeur ter plaatse. De afdelingen zijn ervoor verantwoordelijk dat hun lossingsverantwoordelijken over de benodigde kennis en ervaring beschikken en dat zij handelen conform de geldende procedures.

Het onderscheid tussen systeem- en uitvoeringsverantwoordelijkheid schept duidelijkheid. De NPO stelt de kaders en bewaakt het systeem; de afdelingen voeren uit en nemen binnen die kaders hun beslissingen.

4. Rol IWB-advies: visieverschillen en voorgestelde balans

Over de rol van het Instituut Wedvlucht Begeleiding bij lossingsbeslissingen bestaan binnen de duivensport verschillende opvattingen. De discussie concentreert zich op de vraag in hoeverre het advies van het IWB een bindend karakter moet hebben.

Eenzijds zijn er voorstanders van een model waarin de afdeling over een grote mate van autonomie beschikt en het IWB een adviserende rol vervult, waarbij overleg en vastlegging van overwegingen volstaan. Anderzijds wordt gepleit voor een terugkeer naar de situatie waarin positieve instemming van het IWB, de lossingscoördinator van de afdeling en de losplaatsvertegenwoordiger allen vereist is alvorens tot lossen kan worden overgegaan.

Uit de evaluatiecommissie blijkt dat het IWB een substantiële rol dient te behouden in het lossingsproces. De redenen hiervoor zijn:

- een onafhankelijk weerkundig oordeel bevordert de objectiviteit van het lossingsbesluit;
- het IWB beschikt over meteorologische deskundigheid (meteorologische dienst);
- uniformiteit in de beoordeling voorkomt dat vergelijkbare weersituaties in verschillende afdelingen tot uiteenlopende beslissingen leiden;
- het dierenwelzijn is gebaat bij een deskundige meteorologische toets;
- de internationale positie van de Nederlandse duivensport is mede gebaseerd op de kwaliteit van de lossingsprocedures.

Het voorliggende voorstel zoekt een balans tussen de autonomie van de afdelingen en de borging van meteorologische deskundigheid in het lossingsbesluit:

Voorgesteld model: Overleg met en advies van het IWB is bij iedere wedstrijdvlucht verplicht. Uitsluitend een **Code Rood** van het IWB is bindend en houdt de lossing tegen.

Wanneer het IWB geen **Code Rood** uitbrengt, ligt de beslissing om te lossen bij de afdeling. Of sprake was van **geen advies**, of een **Code Rood**, moet schriftelijk en ondubbelzinnig blijken uit het logboek van de lossing, onder verantwoordelijkheid van de Afdeling.

Dit model waarborgt dat de meteorologische deskundigheid van het IWB structureel wordt benut, terwijl de afdelingen in reguliere situaties hun eigen afweging kunnen maken. Het IWB kan een onverantwoorde lossing tegenhouden met het afgeven van een ondubbelzinnig **Code Rood**, in alle andere gevallen besluit de afdeling.

5. Actualisatie Protocol Lossingen (bijlage 1)

Het Protocol Lossingen beschrijft stap voor stap hoe een lossingsbesluit tot stand komt. Het doel is een helder en reproduceerbaar proces waarin alle relevante informatie wordt gewogen en vastgelegd. De stappen in de geactualiseerde versie zijn als volgt: ophalen meteorologische informatie bij meteorologische dienst, raadplegen IWB, raadplegen Risico Tabel Lossingen, overleg en besluitvorming tussen lossingsverantwoordelijke en de convoyeur(s) ter plaatse, vastlegging van overwegingen, advies IWB en het besluit in logboek. Op landelijk niveau dient tot slot het IWB met alle afdelingen in contact te staan om kruislossingen te voorkomen.

6. Actualisering Risicotabel Lossingen (bijlage 2) en Hitteprotocol (bijlage 3)

De Commissie Evaluatie Wedvluchten heeft de Risicotabel Lossingen en het Hitteprotocol integraal geëvalueerd. De geactualiseerde versies vormen bijlage 2 en bijlage 3 bij dit beleidsstuk. Samengevat zijn de belangrijkste wijzigingen als volgt.

Risicotabel lossingen

De maximale zichtafstand is aangepast van 15 kilometer naar 11 kilometer, in lijn met de feitelijke zichtbaarheid rekening houdend met de aardkromming. De bewolkingscodes zijn genormaliseerd naar ICAO-luchtvaartstandaarden (1/8–4/8 groen, 5/8–7/8 blauw). Neerslagzones worden voortaan in meteorologische percentages uitgedrukt. Secties 3a-3d worden nog herformuleerd. Hiervoor is meer tijd nodig en kan geen tijdslijn worden afgegeven.

Hitteprotocol en mandbezetting

Bij vluchten met 1 nacht mand waarbij de actuele temperatuur in de duivenwagen 28 °C of hoger kan worden wordt de afstand tot de losplaats beperkt tot een rijtijd van maximaal 4½ uren.

De mandbezetting is herberekend op basis van 350 cm² per duif: maximaal 25 duiven per grote mand (Rucomand) en 21 duiven per kleine mand. Met ingang van 2026 is het maximum aantal duiven per mand hetzelfde voor alle vluchten (350 cm² per duif). Als gevolg hiervan is besloten dat het aantal duiven per mand niet verlaagd hoeft te worden in het geval dat het Hitteprotocol van toepassing is waardoor dit besluit tot op de dag van inkorven genomen kan worden.

7. Certificering en scholing

Voor een verantwoord lossingsbesluit is het van belang dat alle betrokken functionarissen meteorologische informatie op een eenduidige manier kunnen interpreteren. In de praktijk blijkt dat begrippen als inversie, neerslagzones en bewolgingsgraden niet altijd op dezelfde wijze worden uitgelegd. Dit leidt tot onduidelijkheid in de communicatie en kan de kwaliteit van het lossingsbesluit beïnvloeden.

Het voorstel is om een certificeringsprogramma te ontwikkelen voor convoyeurs, lossingsfunctionarissen, losplaatsvertegenwoordigers, lossingscoördinatoren en IWB-leden. Het programma omvat theoretische scholing op het gebied van meteorologie, de Risicotabel Lossingen, het Hitteprotocol en navigatie-inzichten van postduiven, aangevuld met praktijkervaring en kennisdeling tussen afdelingen.

De voordelen van certificering zijn: kwaliteitsverbetering door eenduidige interpretatie van meteorologische gegevens, bevordering van kennisdeling en ervaringsuitwisseling tussen afdelingen, zekerheid voor nieuwe functionarissen dat zij hun rol kundig kunnen vervullen, drempelverlaging waardoor deze rollen aantrekkelijker worden voor vrijwilligers, en uniformiteit over alle afdelingen – wat met het oog op de herindeling van bijzonder belang is. Ook in het geval van een incident is het van belang om aan de overheid te kunnen aangeven dat de bij het lossingsbesluit betrokken personen gekwalificeerd zijn voor deze taak.

De voorgestelde planning is om het programma in 2026 te ontwikkelen en vanaf 2027 in te voeren. Ontwikkeling van het programma vindt plaats door een werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van het IWB, de WOWD, ZIMOA en de afdelingen;

8. Ter besluitvorming voorgelegd

De Ledenraad wordt gevraagd de volgende besluiten te nemen:

- 1.** Vaststellen van dit Lossingsbeleid.
- 2.** Vaststellen van het herziene Protocol Lossingen (bijlage 1).
- 3.** Kennisneming Risico Tabel Lossingen (bijlage 2).
- 4.** Vaststellen van het herziene Hitteprotocol (bijlage 3).
- 5.** Opdracht geven aan het NPO Bestuur om in samenwerking met het IWB, de WOWD, ZIMOA en de afdelingen een certificeringsprogramma te ontwikkelen, met gefaseerde invoering in de periode 2026–2029.