



Hitteprotocol

Inleiding

De duivensport krijgt in toenemende mate te maken met perioden met hoge temperaturen tijdens het vluchtseizoen. In deze notitie wordt achtereenvolgens ingegaan op het wettelijk kader transport dieren, de zelfregulering bij het transport van postduiven, de achtergrond van het Hitteprotocol, het toepassen van het Hitteprotocol in de praktijk, noodzakelijk geachte verbeteringen en hoe deze te realiseren.

Wettelijk kader transport dieren (bron NVWA)

De Nederlandse overheid stelt eisen aan het transport van dieren. Waar in het verleden richtlijnen van kracht waren en zelfregulering van de sector het uitgangspunt was, is sinds 2 juli 2020 een beleidsregel van kracht waarbij op Nederlands grondgebied het (commercieel) vervoer van vee verboden is bij een temperatuur van 35 graden of hoger. Dit is ongeacht de duur van het vervoer, en ongeacht of dit nationaal of internationaal transport betreft.

Duurt een transport langer dan 8 uur? Dan geldt het voorschrift uit de transportverordening dat in de vrachtwagen een maximum temperatuur van 30 graden Celsius, met een uitloop van maximaal 5 graden gewaarborgd moet zijn. Daarnaast is door de minister vastgesteld dat voor dergelijk lang internationaal transport door de NVWA geen certificaat verleend mag worden indien ergens onderweg de buitentemperatuur boven de 30 graden zal komen. Dan is dierenvervoer over lange afstand niet toegestaan. Uitzondering hierop kan gemaakt worden indien deze temperatuur onderweg vermeden wordt door bijvoorbeeld 's nacht te rijden, óf gebruik te maken van een vrachtwagen met een actieve koeling. Vanaf medio juli 2020 hanteert de NVWA dit voorschrift.

Vervoer van Postduiven

Het NPO bestuur stelt zich op het standpunt dat bovenstaand wettelijk kader niet van toepassing is op het transport van postduiven. Mocht de overheid in de toekomst bovenstaande beleidsregel ook van toepassing verklaren op het transport van postduiven dan kan dit flinke beperkingen bij hoge temperaturen met zich mee brengen. Het is van het grootste belang de huidige zelfregulering van het postduiven transport in stand te houden. Een goed Hitteprotocol is daarbij onmisbaar.

Achtergrond Hitteprotocol

De conceptversie 0.1 van het Hitteprotocol is in het voorjaar van 2019 tot stand gekomen door een projectgroep bestaande uit leden van de WOWD en het Platform Transport van de NPO. De projectgroep bestond uit een multidisciplinair team met zowel wetenschappelijke als praktische deskundigheid rondom thermoregulatie bij postduiven, ventilatietechniek, logistiek/transport, verzorging van duiven tijdens het transport en meteorologie.

Conceptversie 0.1 is tijdens het wedvluchtseizoen 2019 toegepast. Na het seizoen 2019 is het hitteprotocol geëvalueerd via een vragenlijst aan de Afdelingen. Op basis van deze evaluatie is het

protocol verder verbeterd tot de eerste versie 1.0 (februari 2020). In die versie zijn o.a. 4 kaarten toegevoegd die de maatregelen overzichtelijk samenvatten.

Het Hitteprotocol in de praktijk

In het wedvluchtseizoen 2020 is het Hitteprotocol wederom toegepast. Het Hitteprotocol heeft zich in de zomer van 2020 wat het NPO bestuur betreft bewezen als een noodzakelijk en goed instrument bij het zorgvuldig en diervriendelijk houden, vervoeren en lossen van postduiven in perioden met hoge temperaturen.

In de zomer van 2020 is het Hitteprotocol meerdere weken toegepast. Bij het gebruik van het Hitteprotocol zijn er in de praktijk nog wel een aantal verbeteringen mogelijk. Zo zou je als NPO bestuur meer dwingende middelen tot je beschikking willen hebben. Het kunnen afdwingen van 1 nacht mand voor zowel oud als jong is daarvan een voorbeeld. Nu kan het voorkomen dat de ene afdeling een advies om een vlucht te beperken tot 1 nacht mand wel opvolgt en een andere afdeling niet. Dit leidt tot verwarring en onbegrip bij liefhebbers en onrust binnen afdelingen.

Een ander punt waar we het Hitteprotocol kunnen aanscherpen is in de definities. Een voorbeeld daarvan is voor welk tijdvak van de dag de grens temperaturen gelden. Is dat gedurende de hele dag of alleen tijdens de veronderstelde vliegtijd?

Ook is het wenselijk een oplossing op te nemen voor onvoorziene omstandigheden. De Nationale dagfond vlucht Issoudun is daarvan een voorbeeld. Niet zozeer de verwachte temperatuur op de geplande vlucht dag was het probleem maar wel de zeer hoge temperaturen tijdens het transport overdag. Een praktische oplossing voor dit soort onvoorziene omstandigheden is een discretionaire bevoegdheid van het NPO bestuur, in afstemming met het IWB, op te nemen in de reglementen.

Het NPO bestuur heeft de WOWD gevraagd de suggesties die direct impact op het Hitteprotocol hebben in overweging te nemen. De WOWD zal hier onafhankelijk over adviseren. Een volgende versie van het Hitteprotocol kan dan worden voorgelegd aan de voorjaar Ledenraad van 2021.

Daar waar het bestuurlijke bevoegdheden van het NPO bestuur bij het toepassen van het Hitteprotocol betreft zal dit ook worden voorgelegd aan de voorjaar Ledenraad van 2021. Na goedkeuring door de Ledenraad kunnen deze bevoegdheden dan worden vastgelegd in de reglementen.

We krijgen steeds vaker te maken met perioden met hoge temperaturen. Het zorgvuldig en diervriendelijk houden, vervoeren en lossen van postduiven in perioden met deze hoge temperaturen is een prioriteit voor het NPO bestuur. Wij zijn vol vertrouwen dat met een geactualiseerd Hitteprotocol, duidelijke bevoegdheden voor het NPO bestuur en nauwe samenwerking met het IWB we dit verantwoord en goed kunnen invullen.

Het NPO bestuur