

Deelname aan dagfond verschrompelt en andere veranderingen in de duivensport

Jaap van Doormaal

De duivensport verandert voortdurend. Zo zijn de vliegprogramma's vrijwel elk jaar een beetje anders. Bijvoorbeeld, werden in vroegere jaren eerst de vitesse- en pas daarna de midfondvluchten afgewerkt, heden ten dage wisselen beide type vluchten elkaar af. De vraag is nu of er ook iets bij de liefhebber is veranderd in de beoefening van de duivensport.

Het antwoord is ja, met als belangrijkste bevinding dat de dagfonddeelname keldert!

Dit antwoord blijkt uit een analyse van de deelname aan de wedvluchten in afdeling 10 en 11. De gegevens werden verzameld vanuit de bestanden van Compuclub, die op de website staan. Ze gaan terug tot 2012 (eerder 2011). Het jaar 2020 werd buiten beschouwing gelaten vanwege de door corona verlate start van het vliegprogramma. Alleen veranderingen die "statistisch" zijn bewezen worden als veranderingen beschouwd. Dat betekent dat de kans dat de vermelde verandering op toeval berust kleiner is dan 5%.

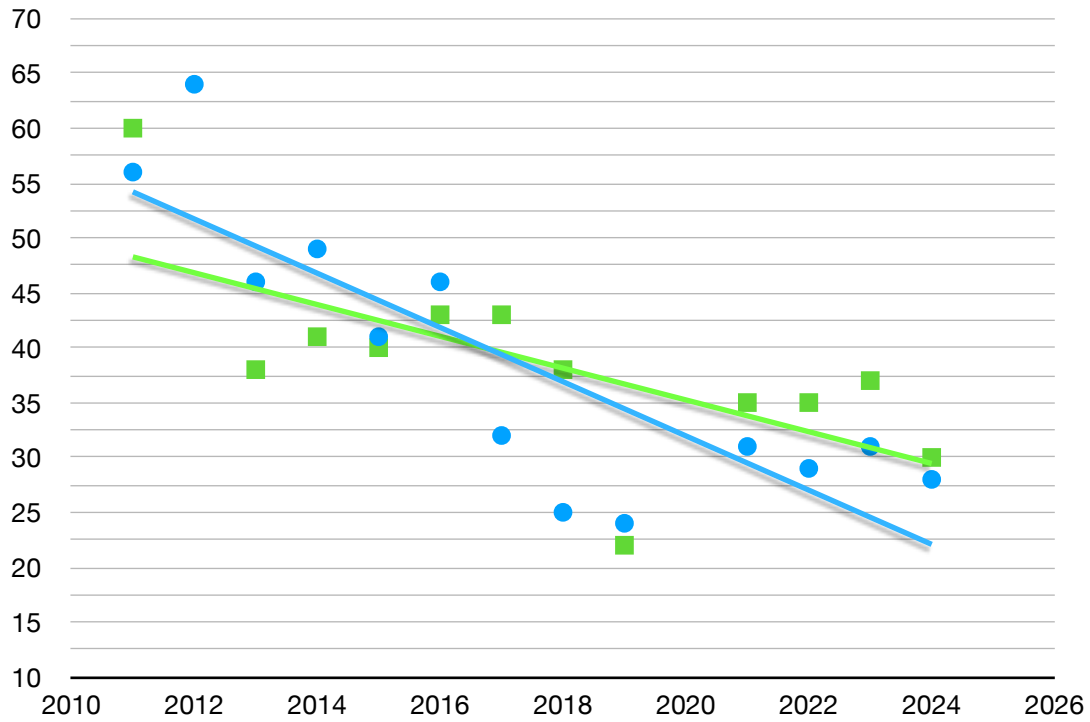
Dat niet alle liefhebbers gaande het wedstrijdseizoen tot de laatste vlucht doorgaan is een vaststaand gegeven. De afgelopen 13-14 jaar blijken echter steeds meer spelers voortijdig te stoppen. Hieronder vindt u daarover een gedetailleerde uiteenzetting per speldiscipline.

Dagfond

Het meest opvallende resultaat is een afname met maar liefst 50% (!) in de deelname aan het dagfondprogramma.

Niet alle liefhebbers die aan de vitessevluchten deelnemen spelen ook mee op de dagfondvluchten. Had in 2011 nog ruim de helft van de vitesse spelers er plezier in om door te spelen tot en met de laatste dagfondvlucht (54% in afd.10, 48% in afd.11), heden ten dage is dat gezakt tot ongeveer een kwart (22% in afd.10, 29% in afd.11). De deelname is dus in 14 jaar tijd gehalveerd! Dit is een geleidelijke ontwikkeling geweest, zoals blijkt uit onderstaande figuur.

Figuur 1: percentage hokken op de laatste dagfondvlucht t.o.v. het maximaal aantal hokken op de vitesse in hetzelfde jaar (verticale as) vanaf 2011 (horizontale as) in regio in afdeling 10 en 11 (zonder 2020)

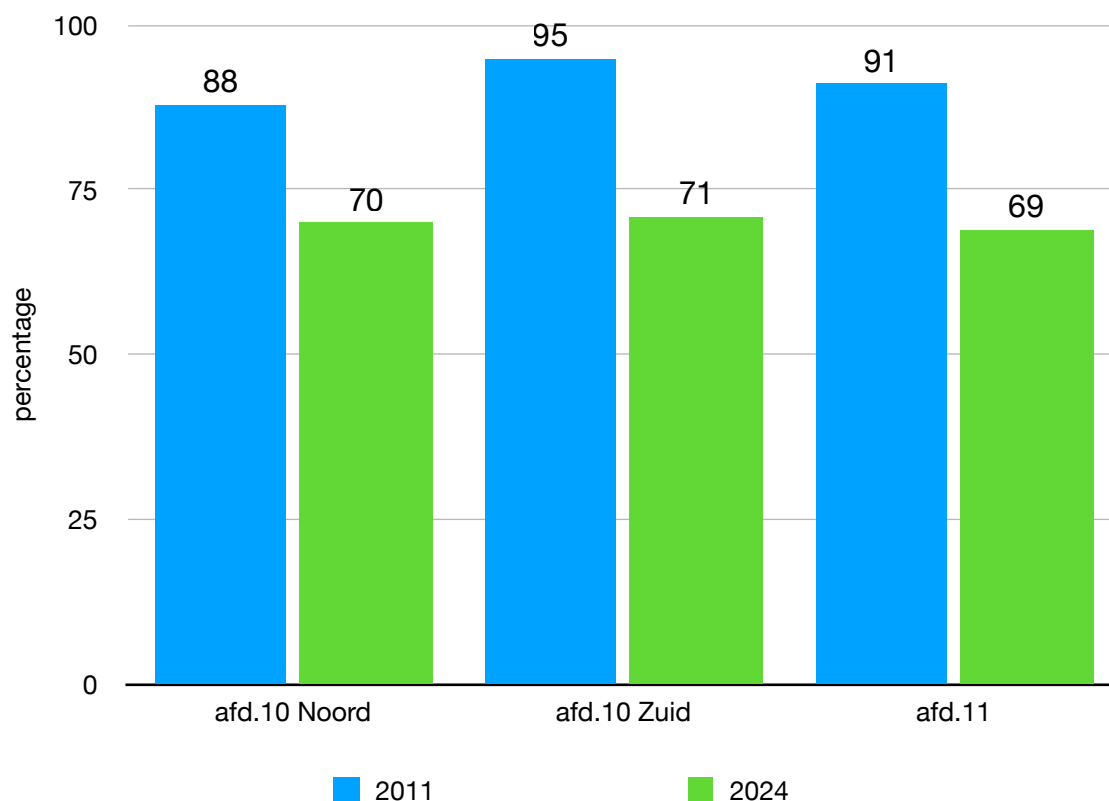


groen vierkantjes en lijn: afd. 11
 blauw bolletjes en lijn: afd. 10

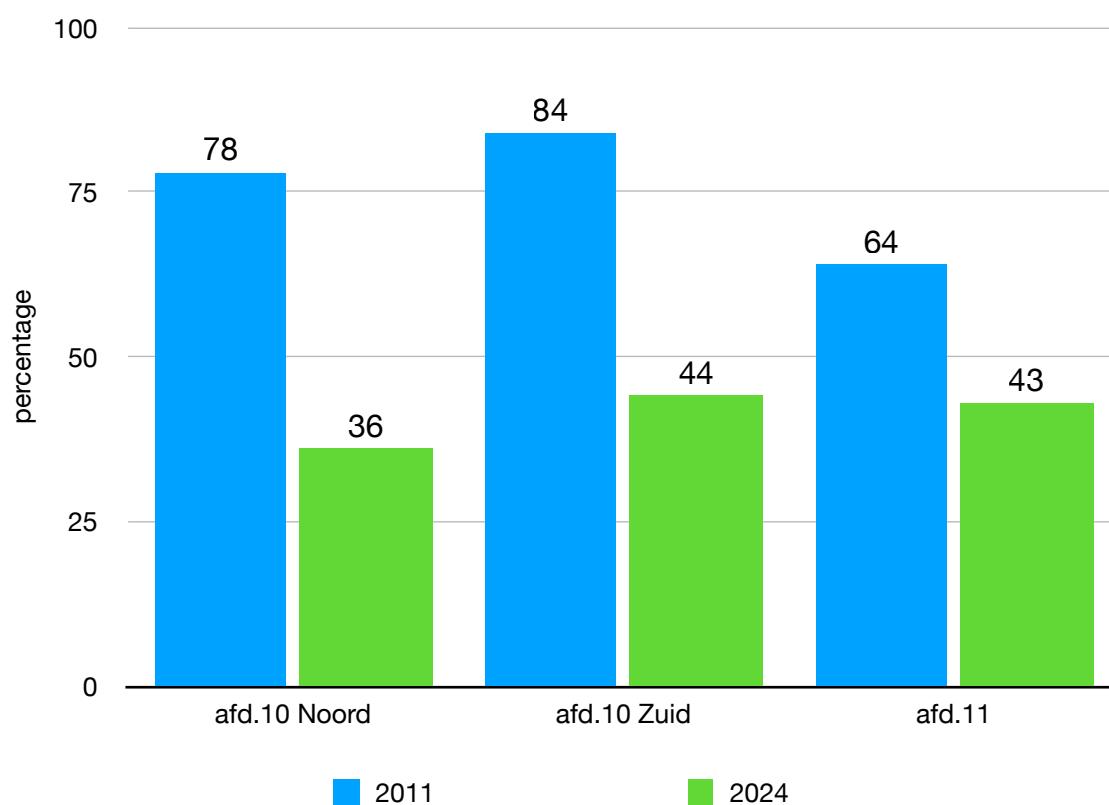
Het percentage hokken dat deelneemt aan de eerste dagfondvlucht is in beide afdelingen ogenschijnlijk in de afgelopen 14 jaar gelijk gebleven (gemiddeld 63% in afdeling 10 en 72% in afdeling 11 t.o.v. het aantal hokken dat deelneemt aan de vitessevluchten), maar blijkt bij nadere beschouwing in regio Noord van afdeling 10 met 30% te zijn gedaald (van 68 naar 49% bij een gemiddelde deelname van 67% in Zuid). **Anders gezegd: de speldiscipline dagfond verliest duidelijk aan populariteit in regio Noord van afdeling 10. Men begint er al niet aan.**

Kijkt men naar het aantal hokken dat vanaf de eerste dagfondvlucht doorgaat tot de laatste dagfondvlucht dan blijkt zoals verwacht een deel van de liefhebbers onderwijl te stoppen. Het aantal hokken dat tussentijds stopt blijkt vanaf 2011 geleidelijk maar wel zeer fors op te lopen en dat blijft niet beperkt tot de laatste paar vluchten (zie afname in de deelname aan de derde vlucht). Er zijn daarbij geen opvallende verschillen tussen beide afdelingen en evenmin tussen de regio Noord en Zuid van afdeling 10. Zie beide figuren hieronder waarbij de deelname aan de eerste dagfondvlucht op 100% is gesteld. **Dus steeds meer liefhebbers stoppen voortijdig en ook al na de eerste of tweede vlucht.**

Figuur 2: gemiddeld percentage hokken op de derde t.o.v. de eerste dagfondvlucht (100%) in 2011 en 2024

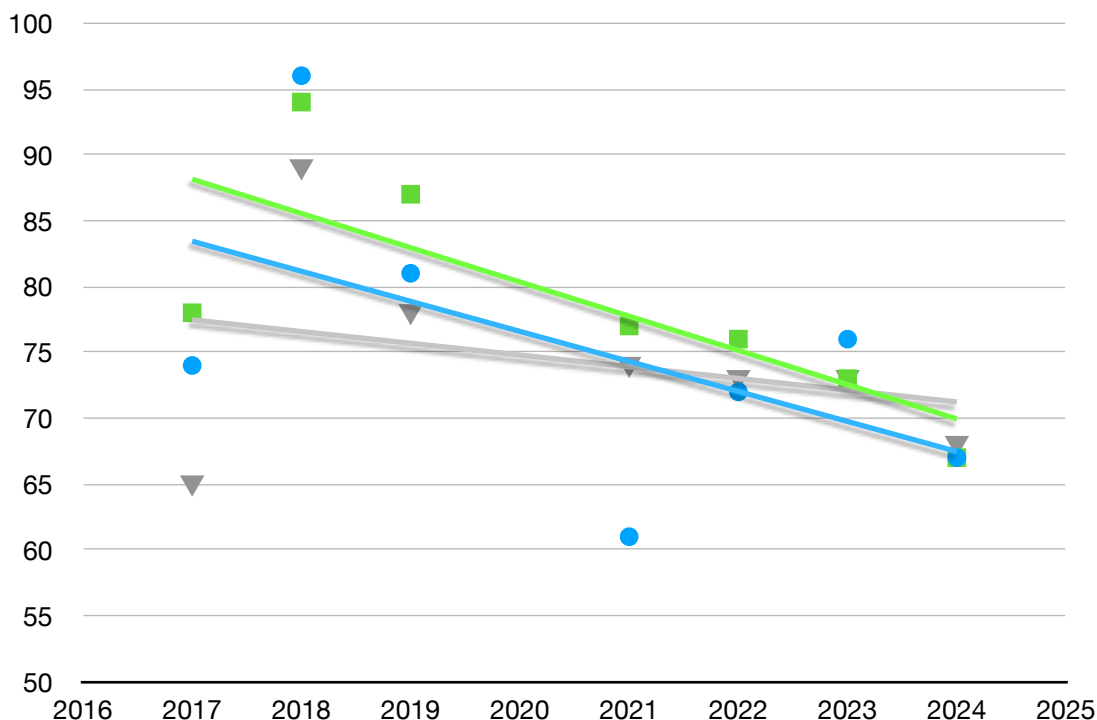


Figuur 3: gemiddeld percentage hokken op de laatste t.o.v. de eerste dagfondvlucht (100%) in 2011 en 2024



Bij ongewijzigd beleid zal deze afkalving van de dagfonddeelname vrijwel zeker in de komende jaren doorgaan gezien het beeld van de afgelopen jaren. Zie hiervoor de tekens en lijnen in onderstaande figuur van de derde dagfondvlucht vanaf 2017 tot heden. Of deze afkalving ook opgaat voor de deelname aan de laatste dagfondvlucht in de afgelopen jaren is minder duidelijk. Toch is het waarschijnlijker dat de achteruitgang in de deelname aan de dagfondvluchten in de komende jaren zal doorzetten dan dat die achteruitgang stopt.

Figuur 4: percentage hokken op de 3e dagfondvlucht t.o.v. aantal hokken op 1e dagfondvlucht in hetzelfde jaar (verticale as) vanaf 2017 (horizontale as) in regio Noord en Zuid in afdeling 10 en afdeling 11 (zonder 2020)



grijze driehoekjes en lijn: afdeling 11
blauwe bolletjes en lijn: afdeling 10 Noord
groene vierkantjes en lijn: afdeling 10 Zuid

Liefhebbers kunnen allerlei redenen hebben om voortijdig te stoppen. Die zijn niet zo moeilijk te bedenken. Maar naar de oorzaak of oorzaken waarom in de afgelopen jaren steeds meer leden voortijdig stoppen met dagfondvluchten kan men slechts gissen.

Misschien speelt afstand een rol, althans in de beleving van liefhebbers. Hoe groter de afstand hoe minder animo er bij de liefhebber blijkt te zijn om mee te spelen. Dat valt niet alleen af te leiden uit de afnemende populariteit van de dagfond in regio Noord van afdeling 10 maar zeker zo overtuigend uit de analyse van de laatste twee dagfondvluchten van afdeling 10 vanaf 2011 t/m 2024. Er blijkt elk jaar weer een opmerkelijk grotere daling van het aantal deelnemende hokken in Noord (35%) t.o.v. Zuid (6%) op de langste dagfondvlucht (meestal de laatste vlucht) afgezet tegen het aantal deelnemende hokken op de vlucht met de kortere afstand. Bij een gezamenlijke lossing is de afstand in Noord gemiddeld 50 km meer dan in Zuid. Opmerkelijk is wel dat de grotere daling van het aantal deelnemende hokken in Noord t.o.v. Zuid bleef in de jaren 2015 t/m 2018 toen beide regio's ieder een eigen dagfondprogramma hadden met vergelijkbare afstanden. Een veel gehoorde opvatting is dat de deelname aan de dagfondvluchten in de afgelopen 14 jaar is gekelderd als gevolg van steeds meer langere en steeds minder kortere dagfondvluchten. Dat kan echter niet overtuigend worden onderbouwd door de vliegprogramma's van de afgelopen 14 jaar. Dit is nader uitgewerkt in onderstaande *Tabel*.

Tabel: afstand tot Groningen van de dagfondvluchten op het vliegprogramma van regio Noord van afdeling 10 vanaf 2011

periode	afstand (km) tot Groningen van dagfondvluchten in regio Noord			totaal aantal vluchten
	500-600 km	601-700 km	701-800 km	
2011 t/m 2014	6	12	2	20
%	30%	60%	10%	
2015 t/m 2019	11	10	7	28
%	39%	36%	25%	
2021 t/m 2024	5	11	5	21
%	24%	52%	24%	

Opmerkingen:

2020 buiten beschouwing gelaten i.v.m. aangepast programma vanwege corona;

3x vlucht uitgevallen (vlucht van 791 km in 2014 en in 2015; vlucht van 560 km in 2024);

Voor de veronderstelling dat misschien juist de “kleine spelers” steeds vaker voortijdig afhaken is geen bewijs. Dan zou het aantal ingekorfd duiven op de laatste dagfondvlucht immers moeten toenemen. Dat blijkt niet het geval. Integendeel, dat aantal blijft gelijk in afdeling 11 maar daalt in afdeling 10 met 30% van gemiddeld 10 naar 8 duiven per hok (afgerond).

Andere redenen om steeds vaker dagfondvluchten links te laten liggen zouden gelegen kunnen zijn in maatschappelijke ontwikkelingen. Te denken valt aan bijvoorbeeld veranderingen in financiële armslag en het bestedingspatroon, in de vrije tijdsbesteding en in de sportbeleving. Als in andere afdelingen ook een afname in de dagfonddeelname wordt gevonden zou dat daarvoor kunnen pleiten. Analyses van vluchtgegevens van andere afdelingen zijn er tot nu helaas niet; ze worden dan ook node gemist.

Overige speldisciplines

Bij de analyse van de overige speldisciplines werd het maximale aantal hokken dat aan de vitessevluchten deelnam (vrijwel altijd de tweede, derde of vierde vlucht) in hetzelfde jaar als referentiepunt gekozen (dus getalsmatig als 100% beschouwd).

Niet alle vitesse/midfondspelers spelen door tot de laatste vitesse/midfondvlucht. Vanaf week 26 (eind juni) blijkt vanaf 2012 het aantal “stoppers” iets toe te nemen, maar dit geldt alleen voor afdeling 11 (week 26: daling van 78% naar 69%; week 28: daling van 74% naar 60%). Voor afdeling 10 blijft het aantal stabiel met nog 71% resp. 64% deelnemende hokken.

Deelname aan de marathonvluchten laat in de afgelopen 14 jaar geen verandering zien. Er is dus geen verschuiving van het dagfondspel naar het marathonspel geweest.

Opvallend is de ontwikkeling m.b.t. de jonge duivenvluchten. Terwijl in afdeling 10 steeds meer liefhebbers doorspelen tot de laatste vlucht (van 32 naar 55% van het aantal hokken op de eerste jonge duivenvlucht) is in afdeling 11 het tegenovergestelde het geval (van 68 naar 44%).

Deelname aan de natoervluchten is ook nagenoeg onveranderd gebleven. Het aantal hokken op de eerste natoervlucht is alleen in afd.11 gestegen van 77 naar 86% t.o.v. het maximale aantal op de vitesse. Het lijkt er dus op dat er in afdeling 11 een verschuiving gaande is van het jonge duivenspel naar het natoerspel.

Helmstedt

Al voor het vierde achtereenvolgende jaar staat in afdeling 10 en 11 de attractievlucht Helmstedt op het vliegprogramma, dus nu ook op die van 2025. Helmstedt ligt in Duitsland ten oosten van beide afdelingen op een afstand variërend van 280 km (Emmen) tot 385 km (Hollum, Ameland). De vlucht wordt eind juli gehouden na de laatste reguliere vitesse/midfondvlucht. Het aantal deelnemende hokken in afdeling 10 is tot nu stabiel gebleken. Telkens heeft ca. 20% van de vitesse/midfondspelers duiven op deze attractievlucht ingekorfd. Ter vergelijking: dit aantal is minstens zo groot als het aantal marathonspelers. Het aantal deelnemende hokken in afdeling 11 was kleiner (86 in 2024), maar is stijgend. Helmstedt lijkt dus een “blijvertje” te zijn. Deze vlucht betekent misschien voor diegenen die niet tot einde toe doorspelen op de vitesse, midfond of dagfondvluchten een alternatief. Uit de voor handen zijnde gegevens is dit echter niet te achterhalen. Te winnen attracties en een ongebruikelijke vliegrichting maken het misschien extra aantrekkelijk om deel te nemen.

De positieve ervaring met Helmstedt roept de vraag op of één of meerdere dagfondvluchten vanuit oostelijke richting niet een oplossing zou kunnen zijn voor het probleem dat liefhebbers in regio Noord hebben met de extra afstand bij vluchten vanuit zuidelijke richting. Dan maken ze ook meer kans op een topklassering in de afdelingsuitslag. Die kans blijkt nu namelijk uitgesproken klein te zijn.

Referendum

Enige jaren geleden is het Nationaal Vliegprogramma geïntroduceerd. Dit vliegprogramma vormt een blauwdruk voor het vliegprogramma van alle afdelingen. Elk jaar weer wordt over het Nationaal Vliegprogramma gediscussieerd, vaak uitvoerig en worden tenslotte kleine aanpassingen doorgevoerd. De NPO is nu voornemens online een “raadgevend referendum” te gaan houden om zo het Nationaal Vliegprogramma aan te passen aan de meest actuele wensen van de liefhebbers.

In het houden van een referendum schuilt een gevaar. Een referendum bestaat in het algemeen uit één of meerdere vragen die alleen met ja, nee of blanco kunnen worden beantwoord. De nuance bij de beantwoording gaat zodoende verloren. Bovendien gaat een referendum uit van het principe dat de meerderheid beslist. Met wat een minderheid precies zou willen wordt op die manier geen rekening gehouden.

De opstellers van de vragen in het referendum staan voor de uitdaging de vragen zo te formuleren dat de ongetwijfeld uiteenlopende wensen duidelijk worden. Weten welke ontwikkelingen zich gaandeweg afspelen binnen onze wedstrijdssport kunnen daarbij helpen. Zo wordt ook recht gedaan aan de wensen van minderheden en aan regionale verschillen. Concreet valt onder meer te denken aan het scheppen van ruimte op het programma om bijzondere vluchten te organiseren, die niet meetellen voor nationale kampioenschappen, met Helmstedt als voorbeeld.

Het beeld dat ik schets over de ontwikkelingen in onze wedstrijdssport betreft alleen die in de afdelingen 10 en 11. Welke ontwikkelingen in de andere afdelingen gaande zijn weten we niet. Het zou goed zijn als soortgelijke analyses worden verricht van vluchtgegevens van de andere afdelingen. Aan de bestuurders het initiatief dat proces in gang te zetten.

Niet alleen het formuleren van de vragen zal een lastige zaak zijn, maar ook het verkrijgen van een representatief beeld van wat er leeft in de duivensport zal een uiterst moeilijke, zo niet onmogelijke opgave zijn. Zeer grote kans dat de (meestal jongere) liefhebbers die ervaring hebben met online communiceren en de meer ambitieuze liefhebbers oververtegenwoordigd zullen zijn.

Belangrijkste conclusies

- de populariteit van de dagfond daalt dramatisch;
- deze ontwikkeling zal zich in de komende jaren ongetwijfeld voortzetten bij ongewijzigd beleid;
- bovenstaande conclusies hebben betrekking op de afdelingen 10 en 11. Soortgelijke analyses van vluchtgegevens van andere afdelingen worden niet gemist;
- er is een bewezen behoefte om bijzondere vluchten op te nemen in het vliegprogramma;
- een raadgevend referendum over de inrichting van het toekomstig Nationaal Vliegprogramma is een gebrekkig instrument om een representatief beeld te krijgen van de uiteenlopende meningen die er binnen de wereld van duivenliefhebbers ongetwijfeld bestaan.

Dank

Ik ben dank verschuldigd aan de besturen van afdeling 10 en 11 en anderen voor hun waardevolle bijdragen en kritische kanttekeningen.