

AFSTUDEER WERKSTUK

EEN ONDERZOEK NAAR DE
TOEKOMSTIGE WET- EN REGELGEVING
IN HET PAARDENTRANSPORT

Daisy Bosse -

Hoe kunnen paardenhouders en paardentransporteurs zich voorbereiden op toekomstige wet- en regelgeving in het paardentransport?

Een onderzoek naar de huidige wet- en regelgeving in het paardentransport en de mogelijke toekomstige veranderingen.

Auteur: D. Bosse

Studentnummer: 3027342

E-mailadres: 3027342@aeres.nl

Bachelor scriptie

Opleiding: Bedrijfskunde en Agribusiness, Hippische Bedrijfskunde

Onderwijsinstelling: Aeres Hogeschool Dronten

Eerste begeleider: T. de Ridder

Afstudeerperiode: januari t/m maart 2023

Dronten, 01/01/23

DISCLAIMER

Dit rapport is gemaakt door een student van Aeres Hogeschool als onderdeel van zijn/haar opleiding. Het is géén officiële publicatie van Aeres Hogeschool. Dit rapport geeft niet de visie of mening van Aeres Hogeschool weer. Aeres Hogeschool aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid voor enige schade voortvloeiend uit het gebruik van de inhoud van dit rapport.

Voorwoord

Dit onderzoek is opgesteld door Daisy Bosse, student aan de Aeres Hogeschool in Dronten. De persoonlijke aanleiding tot het schrijven van dit rapport is mijn interesse voor het paardentransport. De doelgroepen van het onderzoek zijn de professionele paardentransporteurs, de professionele paardenhouders, maar ook de particulieren. Bij deze zou ik graag alle betrokkenen willen bedanken die hebben bijgedragen aan dit onderzoek, met name de heer G.W. Stoffer en mevrouw T. de Ridder.

Samenvatting

De paardensector heeft een groot economisch aandeel in de Nederlandse economie. Door het toenemen van kritiek vanuit de maatschappij op de paardensector is het van belang om daarop in te spelen. Een andere reden om te kijken naar de toekomst is zodat de sector op een zo goed mogelijke manier kan inspelen op toekomstige wet- en regelgeving. Het onderzoek is uitgevoerd aan de hand van de volgende hoofdvraag en deelvragen: “Hoe moet de paardenhouder of paardentransporteur inspelen op toekomstige veranderingen van wet- & regelgeving die in de komende 5 jaar in de paardentransportsector in Nederland verwacht worden?”

“Wat verwacht de paardensector in een termijn 5 jaar dat de nieuwe norm zal zijn in het kader van dierwelzijn en ziektepreventie in de paardentransportsector?”

“Hoe denken invloedrijke & maatschappelijke organisaties over de mogelijke ontwikkelingen die de (paarden)transportsector gaat doormaken?”

“Hoe denken paardenhouders en hippische bedrijven over de toekomst van het paardentransport?”

“Welke veranderingen zouden deze mensen graag doorgevoerd hebben?”

De deelvragen en hoofdvragen konden beantwoord worden door een combinatie te maken van interviews onder verschillende organisaties binnen en buiten de paardensector, en een enquête met als populatie de professionele paardenhouder.

39% van de respondenten verwacht dat er strengere regels gaan komen voor dierwelzijn en ziektepreventie in het paardentransport. Ook de geïnterviewde populatie verwacht strengere regelgeving over dierwelzijn. Ze hopen op een gemoderniseerde en vereenvoudigde invulling voor wetgeving over ziektepreventie in het paardentransport. Invloedrijke en maatschappelijke organisaties geven aan verschillende ontwikkelingen in wet- en regelgeving te verwachten vanuit de Europese onafhankelijke onderzoeksinstantie. Een voorbeeld hiervan is het verlagen van de maximale temperaturen voor het transporteren van paarden. Paardenhouders en hippische bedrijven verwachten een toename en regelgeving op het gebied van paardenwelzijn. Volgens de geïnterviewde deskundigen gaat er steeds meer kritiek komen op het berijden van paarden (in de sport). Op korte termijn zal het niet mogelijk zijn om paardrijden te verbieden, het is wel iets waar de professionele paardenhouder en paardentransporteur zich in de toekomst voor moet inzetten. Het is dan ook belangrijk om positieve berichten vanuit de paardensector ook te benadrukken in de media. Ook zijn er verschillende manieren waarop de paardenhouder en paardentransporteur kan inspelen op de toekomstige wet- en regelgeving in het paardentransport. Een voorbeeld hiervan is het implementeren van richtlijnen vanuit organisaties binnen de sector (zoals de NVWA of de SRP). Ook het invoeren van een APK voor paardenvervoersmiddelen is een aanbeveling die gedaan is na het uitvoeren van dit onderzoek.

Summary

The horse sector has a large economic share in the Dutch economy. Due to the increasing criticism on the horse sector from society, it is important to respond to this. Another reason to look to the future is so that the sector can respond to future laws and regulations in the best possible way. The research was conducted based on the following main question and sub-questions: "How should a horse owner or horse transporter respond to future changes in law and regulations that are expected in the horse transport sector in the Netherlands in the next 5 years?"

"What does the horse sector expect to be the new standard in the context of animal welfare and disease prevention in the horse transport sector in a period of 5 years?"

"How do influential & civil social organizations think about the possible developments that the (horse) transport sector will experience?"

"How do horse owners and equestrian companies think about the future of horse transport?"

"What changes would these people like to see?"

The sub-questions and main questions could be answered by making a combination of interviews among various organizations within and outside the horse sector, and a survey with the professional horse owner as the population.

39% of the respondents expect stricter rules for animal welfare and disease prevention in horse transport. The interviewed population also expects stricter regulations on animal welfare. They hope for a modernized and simplified implementation of guidelines on disease prevention in horse transport. Influential and social organizations indicate that they expect various developments in regulations from the European independent research body. An example of this is lowering the maximum temperatures for transporting horses by law. Horse owners and equestrian companies expect an increase of regulation in the field of horse welfare. According to the interviewed experts, there will be more and more criticism of riding horses (in sport). In the short term it will not be possible to ban horse riding, but it is something that the professional horse owner and horse transporter must consider for the future. Therefore, it is important to also emphasize positive messages from the horse sector in the media. There are also various ways in which the horse owner and horse transporter can respond to future regulations in horse transport. An example of this is the implementation of guidelines from organizations within the sector (such as the NVWA or the SRP). The introduction of a yearly check (called APK) for horse transport vehicles is also a recommendation that has been made.

Inhoudsopgave

Samenvatting	3
Summary.....	4
1.1 Inleiding	7
1.2 Theoretisch kader.....	9
1.2.2 Algemene voorwaarden voor het vervoer van dieren	11
1.2.3 Wet- & regelgeving professioneel paardenvervoer	11
1.2.4 Vervoerdersvergunning.....	11
1.2.5 Chauffeurs	12
1.2.6 Rij- en rusttijden & digitale tachograaf	12
1.2.7 Eisen aan het vervoersmiddel	13
1.2.7 Eisen aan welzijn voor paarden tijdens wegtransport	14
1.2.8 Reisjournaal	14
1.2.9 Het systeem Traces	16
1.2.10 De NVWA-keuring	16
1.2.11 Wet- & regelgeving particulier paardenvervoer	17
1.3 Knowledge gap	18
1.4 Afbakening	19
1.5 Hoofd- en deelvragen	21
1.5.1 Hoofdvraag	21
1.5.2 Deelvragen	21
2.1 Materiaal & Methode.....	22
2.1.1 Keuze voor deskundigen	24
2.2 Beschrijving van de aanpak per deelvraag	25
2.3 Planning uitvoering onderzoek	26
3.1 Resultaten	27
3.1.1 Gegevensverzameling	27
3.2 Deelvraag 1	27
3.3 Deelvraag 2	29
3.4 Deelvraag 3	30
3.5 Deelvraag 4	31
4.1 Discussie	34

4.1.1 Doel.....	34
4.1.2 Resultaten	34
4.1.3 Resultaten vergeleken met andere onderzoeksresultaten.....	38
4.1.4 De gekozen aanpak.....	39
5.1 Conclusies.....	41
5.2 Aanbevelingen.....	45
Bibliografie.....	47
Bijlage 1 tabel 2.....	50
Bijlage 2 Interview en enquête vragen	50
Enquête vragen.....	50
Interview vragen	52
Bijlage 3 Uitkomst interviews per deskundige.....	53
Bijlage 4 Antwoorden van de respondenten	62
Bijlage 5 Competenties.....	64

Hoofdstuk 1

1.1 Inleiding

De paardensport in Nederland staat al jaren bekend als een populaire hobby en beroepsmatige activiteit. In Nederland zijn zo goed als 500.000 mensen regelmatig met paarden in de weer. Deze mensen zeggen geboeid te zijn door het contact met een paard, dat een rustpunt is in onze drukke maatschappij. In 2014 telde Nederland 450.000 paarden. Ook waren er 1.200.000 mensen geïnteresseerd in de paardensport. Daarnaast zijn er 6600 paardenbedrijven waarvan 1000 maneges. Vele tienduizenden mensen verdienen in de paardensport hun salaris. Omgerekend levert ieder zevende paard in Nederland een arbeidsplaats op. De paardensport is daarmee een economische motor van belang.

Toch is er de afgelopen jaren steeds meer kritiek gekomen op de paardensport. Er zijn meerdere protesten geweest tijdens grote wedstrijden. Ook organisaties zoals: Dier&Recht zijn online actief met artikelen en petitie's tegen de paardensport. Activisten weten met hun acties de nationale media te halen en gebruiken deze aandacht om de Nederlandse bevolking van hun standpunten te overtuigen. Hierdoor lijken paardensporters en -liefhebbers soms kaarsrecht tegenover de samenleving te staan. (Dier & Recht, 2020)

Het is belangrijk om in te spelen op toekomstige veranderingen in de sector, omdat de paardensport een groot economisch aandeel heeft in Nederland. De hippische sector vertegenwoordigt namelijk een economische waarde van 1,5 miljard euro per jaar. Een andere reden om te kijken naar de toekomst is zodat de sector op een zo goed mogelijke manier kan inspelen op toekomstige regelgeving. Dit kan zorgen voor verduurzaming en kostenbesparing op de lange termijn. (Gunnink, 2015)

Door het grote aandeel van de hippische sector in de economie is het aandeel van professionele paardentransporteurs gestegen gedurende de jaren. Steeds meer particulieren en paardenhouders maken gebruik van dit soort bedrijven om hun paard te transporteren.

De doelgroep van het onderzoek zijn: paardenhouders, professionele paardentransporteurs en organisaties die bestaansrecht hebben door de paardensport. Dit zijn zowel de ondernemers als grotere organisaties zoals het Sector Raad Paarden. De probleemeigenaren zijn de paardenhouders, transporteurs en ondernemers. Deze organisaties en mensen kunnen het meest beïnvloed worden door veranderingen vanuit de sector. Ze hebben er ook het meeste baat bij als ze kunnen inspelen op toekomstige regelgeving. Het belang van het onderzoek zal uitgelegd worden aan de hand van een voorbeeld; over 10 jaar is er zo veel kritiek op de paardensport dat er besloten wordt vanuit de overheid om het berijden van paarden te verbieden. Dit zal er voor zorgen dat ruitersportzaken een groot deel van het assortiment niet meer kunnen verkopen, manegehouders failliet gaan en

Afbeelding 1



professionele ruiters een andere baan moeten zoeken. Als deze groep nu zou weten dat deze regelgeving doorgevoerd gaat worden kunnen ze zich daarop voorbereiden door optijd een andere baan te zoeken of een ander bedrijf op te richten. Het doel van het onderzoek is om kennis en inzicht te verkrijgen in de toekomstige wet- en regelgeving in het paardentransport om zo paardenhouders en paardentransporteurs voor te bereiden op deze mogelijke toekomstige veranderingen. Zoals in het eerdere voorbeeld beschreven is het nodig om paardenhouders en paardentransporteurs te informeren zodat deze mensen zich voor kunnen bereiden op de toekomst van hun bedrijf.

Op dit moment worden er aan het professionele transport al veel eisen gesteld. Als er strengere regels komen ten aanzien van vervoersmiddel, welzijn en rusttijden en ziektepreventie tijdens het paardentransport kan de overheid het de particulier erg moeilijk gaan maken om zijn eigen paarden te vervoeren. Er bestaat een kans dat er dan alleen nog maar professioneel paardentransport gedaan kan worden. Ook dit heeft grote gevolgen voor de paardenhouders en de sector.

De genoemde voorbeelden geven een beeld van de consequenties die een beslissing van de overheid kan veroorzaken. Aangezien de paardentransport een groot waarde aandeel heeft in de Nederlandse economie, is het van belang om hier verder onderzoek naar te doen. In Europese economie heeft de paardensector namelijk een economisch aandeel van 100 miljard euro per jaar. Ook vertoonde deze een jaarlijkse groei van 5%. Bovendien creëerde de sector 400.000 voltijdse banen in de Europese Unie. (Timmermans, Samyn, De Vidts, & Thijs, 2021)

1.2 Theoretisch kader

1.2.1 *Waarom is er in het perspectief van het paard zoveel aandacht voor een goed transport?*

Het is belangrijk om te bepalen welke informatie er met het vooronderzoek en hoofdonderzoek naar voren moet komen en wat het doel van het onderzoek is. De vraagstukken die in het vooronderzoek naar voren moeten komen zijn de bepalingen van algemeen diertransport over de weg en de regelgeving die daarbij hoort. Het is dan belangrijk om zowel het algemeen diertransport als het paardentransport in kaart te brengen. Door dit te doen kunnen er aanbevelingen geïmplementeerd worden die al eerder zijn gemaakt in het algemeen diertransport. Het doel van het onderzoek is om de toekomstige regelgeving in de paardentransportsector te bepalen. Waardoor het logisch is om de huidige stand ook in kaart te brengen. In het hoofdonderzoek worden verschillende mensen vanuit de paardensector en transportsector geïnterviewd over hun visie op de toekomst van de sector. Hierover staat meer beschreven in de afbakening van het onderzoek.

Uit het literatuuronderzoek konden geen gewenste toekomstige veranderingen in de paardentransportsector gevonden worden. Invloedrijke en/of maatschappelijke organisaties hebben zich nog niet uitgesproken over de mogelijke toekomstige regelgeving in het (paarden)transport (Koene, 2006). Er zijn wel recente onderzoeken uitgebracht die voorstellen doen over punten die in het paardentransport verbeterd kunnen worden.

Messori, S., Ouweltjes, W., Visser, K., Dalla Villa, P., Spoolder, H. A. M., & Baltussen, W. H. M. (2016). Improving horse welfare at transport: definition of good practices through a Delphi procedure. In *Book of abstracts of the 67th annual meeting of the European Federation of Animal Science* (pp. 404-404). (Book of abstracts EAAP; No. 22).

Het bovenstaande onderzoek beschrijft research te hebben gedaan naar de effecten van paardentransport op het welzijn en de gezondheid van de paarden. In het onderzoek beschrijven de schrijvers dat ondanks er overkoepelende regels bestaan voor het dierwelzijn tijdens transport (de EC regulation 1/2005), er nog steeds problemen zijn met de handhaving van deze regels in de praktijk. Het belang van goede praktijken wordt hierin benadrukt. Om de goede praktijken te bereiken van alle mensen in de paardensector hebben ze dit onderzoek opgestart. Daarbij is gekeken naar dierenartsen, transporteurs, en andere betrokkenen afkomstig uit verschillende landen. Het doel van dit onderzoek was om aan te tonen welke transportaspecten een grote impact zouden hebben paardenwelzijn als deze niet goed gemanaged zouden worden. Daaruit kwamen vier aspecten die de grootste invloed zouden hebben op welzijn tijdens het transport. Ten eerste is het belangrijk dat het paard/pony voor de reis een goede conditie heeft en fit om te reizen is. Het design en onderhoud van het voertuig speelt ook een grote rol in het welzijnsaspect. Als laatste is het belangrijk dat de paarden/pony's goed getraind zijn (om op de wagen te staan). Deze door de EU gefinancierde studie is de eerste volledige leidraad voor de meest uitdagende fasen van het paardentransport, bereikt door een wetenschappelijk onderbouwde aanpak. De bereikte overeenkomst zal de implementatie van de goede praktijken in het veld stimuleren, waardoor de bescherming van het paard tijdens het transport wordt verbeterd. (Messori, et al., 2016)

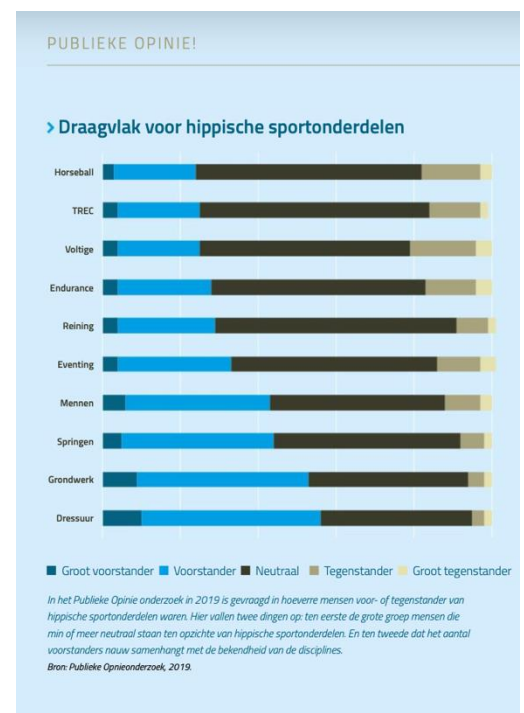
Wageningen Academic Publishers en Mitchell, M. A., & Spoolder, H. A. M. (2016). Results of a desk study on best practices for animal transport. In *Book of Abstracts of the 67th Annual Meeting of the European Association for Animal Production* (pp. 531-531). EAAP scientific committee. Dit onderzoek

omvat informatiebronnen en literatuur om goede praktijken in alle aspecten van het vervoer te bepalen. Het onderzoek is gedaan naar het transport van runderen, schapen, varkens, paarden en kippen in de Europese Unie. De relevante informatie is per diersoort geanalyseerd. Daarmee is een overzicht gemaakt waarin de informatie in tabellen verwerkt is. Het doel van dit onderzoek was om nationale en regionale meningsverschillen over de interpretatie van de regelgeving te voorkomen. Daarnaast was het verbeteren van het welzijn van de genoemde diersoorten in de Europese Unie ook een doel van de schrijvers. (Mitchell & Spoolder, 2016)

Zoals in tabel 1 beschreven is er in Nederland een groot draagvlak voor het houden van paarden. Dit houdt in dat er voldoende ondersteuning en goedkeuring is voor de paardensport op dit moment, maar de hippische sector krijgt ook een duidelijke opdracht mee: zorg dat het welzijn van paarden

voorop staat. In de hippische monitor staat beschreven dat de overheid en de Nederlandse bevolking eisen dat het welzijn van paarden hooggehouden wordt. Dat dit kan door wet- en regelgeving is duidelijk. Toch geeft de sector aan dit liever zelf in de hand te houden. Dit is alleen houdbaar als de paardenhouders zelf verantwoordelijkheid hierin nemen. Toch wordt er niet verder op ingegaan of er in de toekomst wel regelgeving of wetten hiervoor ingesteld zullen worden als de sector hierin niet voldoende verantwoordelijkheid neemt. Aan de hand van het rapport van de hippische monitor kan geconcludeerd worden dat de hoge welzijnseisen vanuit de overheid en de Nederlandse bevolking benadrukt worden (HAS Hogeschool, 2021). Na de verschillende negatieve uitingen over de paardensport in de media, is het voor de sector belangrijk gehoor te geven aan de eisen vanuit de bevolking en overheid. Door de negatieve aandacht voor de sector zal er ook met een kieskeurige blik naar de sector gekeken blijven worden ten opzichte van welzijn. Een voorbeeld hiervan is de uitspraken van Arjen Lubach tijdens zijn avondshow op 25 april 2022. Lubach gaf daarin zijn ongezoeten mening over de sport. “De komende Olympische spelen staat de paardensport gewoon weer op het programma en die dieren kiezen daar niet voor” (Pieters, 2022). De Partij voor de Dieren geeft in verscheidene artikelen aan ook verbetering te willen in het algemene diertransport. Hierin worden de paarden niet specifiek genoemd, het is echter wel iets waar de doelgroep van de Partij voor de Dieren over na kan gaan denken. (Trendpanel Paard, 2019)

Tabel 1



1.2.2 Algemene voorwaarden voor het vervoer van dieren

Het is verboden dieren te vervoeren of te laten vervoeren op een manier dat het de dieren waarschijnlijk letsel krijgen of lijden tijdens de reis.

Bovendien moet aan de volgende voorwaarden worden voldaan:

- Vooraf zijn alle nodige voorzieningen getroffen om de duur van het transport zo kort mogelijk te houden en tijdens het transport in alle behoeften van de dieren te voorzien;
- De dieren zijn geschikt voor het geplande transport;
- Het vervoermiddel is zo ontworpen, onderhouden en gebruikt, de dieren geen letsel krijgen en dat hun veiligheid is verzekerd;
- De laad- en losvoorzieningen zijn opgezet op een goede manier, en worden op deze wijze onderhouden en gebruikt dat de dieren letsel en lijden bespaard blijft en dat hun veiligheid is verzekerd;
- Het personeel dat met de dieren omgaat, heeft daarvoor de benodigde opleiding of bekwaamheid. Deze personen voeren de werkzaamheden uit zonder gebruik van geweld of een methode die de dieren onnodig angstig maakt of onnodig letsel of leed toebrengt;
- Het transport wordt zonder oponthoud tot de plaats van bestemming uitgevoerd, en het welzijn van de dieren wordt regelmatig gecontroleerd en in stand gehouden;
- De dieren beschikken, aangepast op hun grootte en op het geplande transport, over genoeg vloeroppervlak en stahoogte;
- De dieren krijgen op vastgestelde tijden water, voeder en rust. Ook deze dingen moeten afgestemd op hun soort en grootte zijn. (De Raad van de Europese Unie, 2004)

1.2.3 Wet- & regelgeving professioneel paardenvervoer

1.2.4 Vervoerdersvergunning

Voor het transport van levende dieren in het kader van een economische activiteit, hebben bijna alle vervoerders een vervoerdersvergunning nodig. Een vervoerder mag maar 1 vergunning hebben. Of een vervoerder een vervoerdersvergunning nodig heeft hangt af van het soort transport dat hij wil kunnen uitvoeren:

- De vervoerder voert nooit transporten uit die verder zijn dan 65 kilometer: er is geen vergunning nodig.
- De vervoerder voert alleen transporten uit die korter duren dan 8 uur (inclusief laden en lossen van de dieren): vergunning type I
- De vervoerder voert ook transporten uit die langer dan 8 uur duren: vergunning type II

De vervoerdersvergunning heb je nodig om exportpapieren van een paard/pony of een NVWA-keuring aan te vragen. (NVWA, 2022)

1.2.5 Chauffeurs

De chauffeurs die paarden vervoeren met een grote vrachtwagen moeten het rijbewijs C-E met code 95 halen. Het rijbewijs is voor vervoer boven de 3500kg. De code 95 is een vakbekwaamheid die je als chauffeur speciaal voor het paardenvoer kan halen. Vervolgens is het vanuit Europese regelgeving verplicht om elke vijf jaar nascholing te volgen om de Code 95 te verlengen en te kunnen blijven rijden. De nascholing bestaat uit 35 uur nascholing, waarvan ten minste 7 praktijken, gevolgd bij een door CCV erkende opleider. De vakbekwaamheid van de chauffeur heb je nodig om exportpapieren van een paard/pony of een NVWA-keuring aan te vragen. (TLN, 2022)

1.2.6 Rij- en rusttijden & digitale tachograaf

Transportbedrijven van vrachtwagens moeten zich houden aan Europese regels voor rij- en rusttijden. In Nederland zijn de Europese regels overgenomen in het Arbeidstijdenbesluit vervoer. De chauffeurs en bedrijven moeten zich hieraan houden als ze ritten rijden binnen de Europese unie. De dagelijkse rijtijd mag niet meer zijn dan 9 uur. De chauffeurs mogen maximaal twee keer per week hun rijtijd verhogen naar een tijd van 10 uur. De wekelijkse rijtijd mag niet meer bedragen dan 56 uur. De totale bij elkaar opgetelde rijtijd in een tijd van twee opeenvolgende weken mag niet meer bedragen dan 90 uur. Na een rijperiode van 4,5 uur neemt de bestuurder een onafgebroken pauze van ten minste 45 minuten, tenzij hij/zij een rusttijd neemt. Een bestuurder moet dagelijkse en wekelijkse rusttijden nemen:

- Binnen 24 uur na het einde van de vorige dagelijkse of wekelijkse rusttijd moet een bestuurder een nieuwe dagelijkse rusttijd nemen.
- Als het gedeelte van de dagelijkse rusttijd dat binnen die periode van 24 uur valt, tussen de negen en elf uur was, wordt deze rusttijd als een verkorte dagelijkse rusttijd genoteerd.
- Een dagelijkse rusttijd mag worden verlengd tot een normale wekelijkse rusttijd of een verkorte wekelijkse rusttijd.
- Een bestuurder mag tussen twee wekelijkse rusttijden ten hoogste drie keer een verkorte dagelijkse rusttijd hebben.
- Een bestuurder die deel uitmaakt van een meervoudige bemanning, een nieuwe dagelijkse rusttijd van ten minste 9 uur moet hebben genomen binnen 30 uur na het einde van een dagelijkse of wekelijkse rusttijd.
- Per periode van twee opeenvolgende weken moet een bestuurder ten minste:
 - Twee normale wekelijkse rusttijden, of
 - Eén normale wekelijkse rusttijd en één verkorte wekelijkse rusttijd van ten minste 24 uur nemen. De verkorting moet evenwel worden gecompenseerd door eenzelfde periode van rust die voor het einde van de derde week na de bepaalde week en blok genomen moet worden.

- Een wekelijkse rusttijd mag niet later beginnen dan aan het einde van zes perioden van 24 uur te rekenen vanaf het einde van de vorige wekelijkse rusttijd.
- Rust die wordt genomen ter compensatie van een verkorte wekelijkse rusttijd moet aansluitend op een andere rusttijd van ten minste negen uur worden genomen.
- Wanneer een bestuurder dit liever heeft, mogen dagelijkse rusttijden en verkorte wekelijkse rusttijden buiten de standplaats in een voertuig worden doorgebracht als dit voor iedere bestuurder voldoende en goede slaapfaciliteiten biedt en het voertuig stilstaat.
- Een wekelijkse rusttijd die in twee weken valt, mag in één van beide weken geteld worden, maar niet in beide. (Het Europees Parlement en de Raad, 2006)

Een tachograaf registreert de rij- en rusttijden, de snelheid en de afgelegde afstand van een voertuig. De digitale tachograaf is verplicht voor zware bedrijfsvoertuigen in het beroepsgoederenvervoer, met een datum eerste toelating van na 1 januari 2006. De voertuigen hebben een maximumgewicht van meer dan 3500kg. Het gaat dan om het eigen gewicht plus het maximale laadvermogen. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) controleert de naleving van de rij- en rusttijden via ingevoerde gegevens op de digitale tachograafkaarten. Bij een controle worden de gegevens uitgelezen, maar blijven op de bestuurderskaart staan. Na het uitlezen staan de gegevens ook op de computer van de inspecteur. (Eur-Lex Europa, 2004)

1.2.7 Eisen aan het vervoersmiddel

Een paardenvrachtwagen moet goedgekeurd door een bevoegde autoriteit om transporten die langer dan 8 uur duren uit te voeren. Het voertuig moet geïnspecteerd worden, waarbij wordt gekeken naar de bouw en het onderhoud van de wagen. Bij goedkeuring ontvangt het bedrijf een certificaat, waardoor ze altijd kunnen aantonen aan de autoriteiten dat het voertuig voldoet aan de gestelde eisen vanuit de overheid. Het certificaat is 5 jaar geldig, daarnaast vervalt hij meteen als er aanpassingen gedaan worden aan de vrachtwagen die invloed hebben op het welzijn van het paard. (Weeks, 2011)

Bepalingen voor het vervoersmiddel algemeen:

De vervoermiddelen en toebehoren moeten zodanig zijn ontworpen en opgezet, en op een bepaalde wijze worden onderhouden en gebruikt dat:

- Letsel en onnodig lijden van de dieren voorkomen wordt en hun veiligheid verzekerd is;
- Zij de dierenbescherming bieden tegen slechte weersomstandigheden, extreme temperaturen en klimaatveranderingen;
- De voertuigen makkelijk gereinigd en ontsmet kunnen worden;
- De dieren niet kunnen ontsnappen of eruit kunnen vallen, en zij de bewegingsbelasting kunnen weerstaan;
- De luchtkwaliteit en hoeveelheid is aangepast aan het vervoerde dier;

- Er moet iemand bij de dieren kunnen zodat ze gecontroleerd en verzorgd kunnen worden;
- De vloeren moeten voorzien van een antislipbodem;
- Het weglekken van urine en uitwerpselen wordt zo klein mogelijk gehouden;
- Er moet voldoende verlichting aanwezig zijn, om te dieren tijdens het vervoer te kunnen controleren en verzorgen.

In het dierencompartiment en op de verschillende laadvloeren moet voldoende ruimte te zijn om voor geschikte ventilatie boven de dieren. De dieren mogen geen hinder van deze ventilatie ondervinden als ze staan.

Tussenschotten moeten sterk genoeg zijn om het gewicht van de dieren te weerstaan. Het moet zo ontworpen zijn dat deze snel en gemakkelijk kunnen worden bediend. (Wettenbank Overheid, 2021)

De minimale benodigde ruimte tijdens het transport van paarden staat in de bijlage van dit onderzoek beschreven.

1.2.7 Eisen aan welzijn voor paarden tijdens wegtransport

De SRP hanteert ten aanzien van dierwelzijn de volgende definitie: *“Welzijn is een mentale toestand van welbevinden, die ontstaat als het dier in voldoende mate in zijn natuurlijke behoeften kan voorzien en waarbij het dier vrij is van pijn en andere ongemakken.”* Deze definitie is grotendeels gebaseerd op de vijf vrijheden die zijn opgesteld in het rapport van de Commissie Brambell (1965). Als er aan een of meer van deze vrijheden (chronisch) niet wordt voldaan kan het welzijn van een dier in het geding zijn. (Sectorraad paarden, 2022)

De vijf vrijheden zijn als volgt geformuleerd:

- Paarden moeten vrij zijn van honger, onjuiste voeding en dorst.
- Paarden moeten vrij zijn van fysieke en thermale ongemakken.
- Paarden moeten vrij zijn van pijn, letsel en ziekte.
- Paarden moeten vrij zijn van angst en chronische stress.
- Paarden moeten vrij zijn hun natuurlijke (soorteigen) gedrag te uiten.

1.2.8 Reisjournaal

- Personen die dieren willen vervoeren, zijn verplicht een journaal bij te houden en alle bladzijden daarvan af te stempelen en te ondertekenen.
- Het journaal moet de volgende dingen bevatten:
 - Een planning

- De plaats van vertrek
- De plaats van bestemming
- Een verklaring van de vervoerder
- Een formulier voor het melden van onregelmatigheden.
- De bladzijden van het journaal moeten aan elkaar vastgemaakt worden
- De organisator moet:
 - Op elk reisjournaal een identificatienummer plaatsen;
 - Ervoor zorgen dat de bevoegde autoriteit (NVWA) ten minste twee werkdagen voor het vertrek een kopie van goed ingevulde en ondertekende reisjournaal in handen krijgt
 - Alle opdrachten van de bevoegde autoriteit (NVWA) volgen;
 - Ervoor te zorgen dat het reisjournaal een stempel krijgt;
 - Ervoor te zorgen dat het journaal de dieren gedurende het transport begeleidt tot aan de plaats van bestemming of, in geval van uitvoer naar een derde land, ten minste tot aan de grens van een derde land.
 - De houders op de plaats van vertrek en de houders op de plaats van bestemming moeten bepaalde stukken van het journaal invullen en ondertekenen. Zij stellen de bevoegde autoriteit zo spoedig mogelijk in kennis van een eventueel voorbehoud ten aanzien van de naleving van de bepalingen van deze verordening.
 - De houders op de plaats van bestemming moeten voor een periode van ten minste drie jaar na de datum van aankomst op de plaats van bestemming het journaal te bewaren.
 - Het journaal moet opgevraagd kunnen worden door de NVWA.
 - Voor reizen die op het grondgebied van de Gemeenschap eindigen, moet de vervoerder afdeling 4 van het journaal invullen en ondertekenen.
 - Als dieren naar een derde land worden verplaatst, moeten de vervoerders het journaal aan de staatsdierenarts op de plaats van uitgang geven.
 -
- De vervoerder van het journaal moet:
 - Een kopie van het journaal te bewaren;

- Het desbetreffende registratieblad of de desbetreffende bestuurderskaart als bedoeld in bijlage I of bijlage I B van Verordening (EEG) nr. 3821/85 te bewaren, als het voertuig onder die verordening valt.
- De bovenstaande genoemde documenten moeten binnen één maand na invulling worden verzonden aan de bevoegde autoriteit die de vervoersvergunning heeft afgegeven en moeten door de vervoerder tot ten minste drie jaar na de controledatum worden bewaard.
- Het bovenstaande document wordt binnen een maand na het transport naar de bevoegde autoriteit van de plaats van vertrek gezonden, tenzij er gebruik gemaakt is van een vereenvoudigde versie van het journaal

1.2.9 Het systeem Traces

TRACES staat voor Trade Control and Expert System en is een onderdeel van het managementsysteem voor officiële controles van informatie in de Europese unie. TRACES is een webapplicatie waarop gezondheidscertificaten gemaakt kunnen worden. De gezondheidscertificaten zijn verplicht voor de export van dieren binnen de Europese unie (ook wel intra verkeer genoemd) (TRACESNT, 2023). De gezondheidscertificaten op zichzelf zijn niet voldoende voor het transporteren van paarden. De NVWA moet tijdens de exportkeuring de certificaten goedkeuren en bestempelen voordat ze geldig zijn. Op het exportcertificaat staat veel informatie over het geplande transport van het paard (NVWA, (z.d.)). Op het certificaat moet het volgende vermeld staan:

- Verzendende partij
- De geadresseerde partij
- Plaats van het laden
- Welke veterinaire dienst van toepassing is (in Nederland de NVWA)
- Vertrekdatum en tijd
- Aankomstdatum en tijd
- Duur van het transport
- Vervoermiddel
- Vervoerder
- Doorvoer door bepaalde lidstaten
- Geregistreerde of niet geregistreerde paardachtigen
- Logboek van de reis
- Het UELN-nummer van het paard

1.2.10 De NVWA-keuring

Een exportkeuring is nodig voor het professioneel transport van paarden binnen de Europese unie. Tijdens de NVWA-keuring worden de te vervoeren paarden gecontroleerd op chipnummers en aftekeningen. De staatsdierenarts kijkt of het dier in goede conditie is om te reizen. Ook kijken ze of er geen zichtbare verwondingen zijn aan het dier. De levensnummers van de paarden (UELN) moeten kloppen met de ingevulde levensnummers op de certificaten. De dierenarts kijkt deze certificaten na op de ingevulde informatie en maakt ze daarna definitief door een stempel op het certificaat te

plaatsen, en ze te bevestigen in het traces systeem. Het exportcertificaat moet tijdens de gehele reis met het paard meereizen. (NVWA, (z.d.))

1.2.11 Wet- & regelgeving particulier paardenvervoer

Paarden mogen door een particuliere partij vervoerd worden als er aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

- Maximaal twee paarden of pony's per voertuig.
- Vervoer mag niet over een langere afstand dan 65 kilometer zijn
- Vervoer mag alleen binnen Nederland, er mogen geen grenzen gepasseerd worden
- Het paardenpaspoort reist mee met het paard.
- Alle paarden moeten geregistreerd zijn met een chip(nummer)
- De paarden worden (aantoonbaar) voor de hobby vervoerd. Dit betekent:
 - Dat ze niet naar het slachthuis gaan
 - Dat je niet naar het parcours rijdt om er geld aan te verdienen

(Transportscanner, 2023) (Riley, Noble, Bridges, Hazel, & Thompson, 2016) (Cregier, 2015)

1.2.13 Organisaties die nu al vinden dat het anders moet

Er zijn veel artikelen te vinden die praten over noodzakelijke veranderingen in het algemeen dierentransport. Specifiek voor paarden zijn er geen bezwaren te vinden voor het transport vanuit een literatuuronderzoek. Het Europees Parlement spreekt over een veroudering van regels (Nieuws Europees Parlement, 2022). De regels zouden daarnaast ook verwarrend zijn en slecht gehandhaafd worden. Deze organisatie roept op om de transporttijd zo kort mogelijk te houden en het comfort van de te transporteren dieren (paarden) te verhogen. Ook moeten er volgens hun strengere controles komen bij de export van dieren. De Nieuwe Oogst geeft ook aan dat het toezicht op veetransport beter moet. Ze hebben als organisatie kritiek op de minister van Landbouw aangezien er bepaalde voorstellen vanuit vee transporteurs goedgekeurd zijn die het dierwelzijn garanderen. (De Vries, 2022)

1.2.14 Nieuwe dierenwet

Er is een wetswijziging opgenomen waarin staat dat dieren per 1 januari 2023 geen pijn of ongemak meer mogen hebben als ze in een stal worden gehouden. De huisvesting moet aansluiten en ruimte geven voor het natuurlijke gedrag van gehouden dieren. Een paard mag bijvoorbeeld niet meer zonder het gezelschap van andere dieren in een wei gehouden worden. De wetswijziging is in de kamer gebracht door de Partij voor de Dieren. Deze wet kan gevolgen hebben voor de huisvesting van de paarden voor en na het transport.

1.3 Knowledge gap

Door deskresearch uit te voeren kon worden bepaald wat er in de literatuur nog niet bekend is over de onderwerpen van het onderzoek. Er zijn geen betrouwbare geschreven bronnen die beschrijven wat de toekomst van de paardentransportsector gaat zijn (periode van 5 jaar). Over toekomstige regelgeving in het kader van transport is ook geen onderzoek of bron te vinden. Deze kennisgaten kunnen worden opgevuld door de methodes beschreven in de onderzoeksmethode en aanpak van de hoofd- en deelvragen.

1.4 Afbakening

Er zal voor het onderzoek gekeken worden naar het algemeen dierentransport over de weg en de regelgeving die daarbij hoort. De regelgeving van het algemeen dierentransport zal vergeleken worden met het wegtransport van de paardentransportsector. Hieruit kunnen misschien conclusies of aanbevelingen gedaan worden om bepaalde regelgeving ook in de paardensector toe te passen. Er zal geen onderzoek gedaan worden naar de huidige staat van dierwelzijn in de hippische transportsector aangezien daar voldoende informatie over bekend is. De huidige staat van dierwelzijn zal alleen gebruikt worden als vergelijkingsmateriaal met de verwachte toekomstige stand van dat onderwerp. De toekomstige staat van dierwelzijn en ziektepreventie in de transportsector van paarden zal wel worden onderzocht. Dan zal het gaan om de periode tussen 2022 en 2027. Er zal wel gekeken worden naar de mogelijke toekomstige wet- en regelgeving in de paardentransportsector. De toekomstige wet- en regelgeving kan bestaan uit regels voor quarantaine, inenting, dierwelzijn tijdens het transport, vereisten voor de vrachtwagen, transportbedrijven en de chauffeurs. Ook nieuwe bepalingen in de cao kunnen invloed hebben op de bedrijfsvoering van de transportbedrijven. Net zoals bij de dierwelzijn en ziektepreventie wordt de huidige stand van zaken vergeleken met dingen die in de toekomst verwacht worden. Er gaat onderzocht worden of het privé transport van paarden in de toekomst nog zal bestaan, of dat er bepaalde wetgeving gaat komen waardoor dit niet meer kan. Er zal ook onderzocht worden hoe paardenhouders en hippische bedrijven denken over de toekomst van de paardentransportsector, en welke veranderingen deze mensen graag doorgevoerd zouden hebben in de sector. (Padalino & Riley, 2020) Daarnaast wordt er onderzocht hoe bepaalde invloedrijke en maatschappelijke organisaties binnen en buiten de sector denken over de toekomst van de paardentransportsector. Er wordt gevraagd of deze organisaties plannen hebben om bepaalde wet- en regelgeving door te voeren of te stimuleren. Dit kan voor zowel de algemene transportsector zijn als het paardentransport. Er zal niet onderzoek gedaan worden naar de algemene dierwelzijn en ziektepreventie, alleen die tijdens het transport. (Padalino, 2015)

Afbeelding 2



De informatie die nodig is om het onderzoek goed uit te voeren, is informatie die je niet kan vinden zonder bepaalde mensen te interviewen. Ook het meten van data is erg belangrijk bij het uitvoeren van een goed onderzoek. Er moet informatie bij de juiste personen en bronnen weg gehaald worden. Een goed onderbouwde uitkomst ontstaat door dingen te onderzoeken die relevant zijn en de hoofd- en deelvragen voldoende beantwoord. Het moet een samenhangend verhaal worden met een goede opbouw. De doelgroep van het onderzoek is de professionele paardenhouder in Nederland.

De belangenverstrengelingen die bij dit vraagstuk een rol spelen is als volgt. Niet alle paardenhouders en paardentransporteurs zitten te wachten op scherpere regels ten aanzien van welzijn of ziektepreventie. Het is daarom belangrijk om meerdere mensen uit een doelgroep hun mening te laten geven om een zo goed mogelijk beeld te geven van de daadwerkelijke wensen van de mensen uit de sector. Het gaat dan om personen die direct of indirect invloed hebben op het ontwikkelen van wet- en regelgeving. Er moeten meerdere organisaties uit de sector mee willen werken. Als er organisaties met meerdere standpunten reageren op het onderwerp ontstaat er een

beter beeld van de toekomst. Op dit moment in het onderzoek zijn er nog geen dilemma's. Het zou kunnen dat deze gedurende het onderzoek nog zullen ontstaan.

1.5 Hoofd- en deelvragen

1.5.1 Hoofdvraag

In hoeverre moet de paardenhouder en paardentransporteur in Nederland inspelen op toekomstige veranderingen van wet- & regelgeving die in de komende 5 jaar met betrekking tot de paardentransportsector verwacht worden?

1.5.2 Deelvragen

- Wat verwacht de paardensector in een termijn 5 jaar dat de nieuwe norm zal zijn in het kader van dierwelzijn en ziektepreventie in de paardentransportsector?
- Hoe denken invloedrijke & maatschappelijke organisaties over de mogelijke ontwikkelingen die de (paarden)transportsector gaat doormaken?
- Hoe denken paardenhouders en hippische bedrijven over de toekomst van het paardentransport?
- Welke veranderingen zouden deze mensen graag doorgevoerd hebben?

Hoofdstuk 2

2.1 Materiaal & Methode

Het onderzoek werd uitgevoerd op basis van desk- & field research, wat een combinatie is van literatuuronderzoek en veldonderzoek. Het literatuuronderzoek werd voornamelijk uitgevoerd tijdens het vooronderzoek, waarbij er gezocht is naar wetenschappelijke bronnen die een bepaald standpunt aannemen in dit onderwerp. Field research heeft tijdens de hoofdfase van de scriptie een belangrijk aandeel gehad. Het was voor mij belangrijk om een combinatie maken van beide onderzoek vormen, omdat er met een literatuuronderzoek een goed beeld geschetst kon worden van de huidige standpunten van professionele paardenhouders en paardentransporteurs. Door middel van field research kon er bij verschillende organisaties gekeken worden hoe deze mensen denken over de toekomst van het paardentransport. Daarnaast kon er aangetoond worden wat deze partijen misschien al wisten over toekomstige regelgeving in de sector. Dingen die met een literatuuronderzoek alleen niet te vinden waren konden zo naar voren komen. Het veldonderzoek bestaat uit mondelinge interviews, enquêtes en andere manieren van verzamelen van info van verschillende organisaties (binnen en buiten) de sector. De mondelinge interviews hebben plaatsgevonden op basis van een selecte steekproef. De selecte steekproef kan in sommige gevallen een vertekening van data opleveren als er alleen mensen uit eenzelfde groep geïnterviewd worden (vooroordelen). In dit onderzoek is dat voorkomen door mensen uit verschillende organisaties te interviewen van buiten en binnen de sector. Een organisatie als LTO heeft bijvoorbeeld andere standpunten dan de Partij Voor De Dieren. Doordat er van organisaties die tegenover elkaar staan in dezelfde sector een mening ontvangen is over eenzelfde onderwerp kan het onderzoek als valide worden beschouwd.

Tabel 2

Deskundige	Organisatie	Datum	Vragen
Elly Vonjessen	De Dierenbescherming	02-12-2022	1 t/m 13
Mieke Theunissen	LTO Nederland & SRP	14-12-2022	1 t/m 13
Luciana Magalhaes	Luma Equi Service	09-01-2022	1 t/m 13
Harold Zoet	Happy Equine Transport, Ysselvliedt Stud & LTO Noord	13-01-2023	1 t/m 13
Maarten Schraa	Horse & Transport en Horse Hotel Hoogeveen	12-01-2023	1 t/m 13

De aselecte steekproef is toegepast bij de enquêtes die tijdens dit onderzoek uitgezet zijn. Er zijn willekeurig participanten geselecteerd waardoor er sterke statistische beweringen gedaan kunnen worden over de hele populatie. De respondentengroepen voor de enquête zijn bereikt door deze te delen op de volgende online platformen:

- Facebook
 - Eigen Facebook-pagina
 - Happy Equine Transport: 3000 volgers

- Voor paardenliefhebbers: 3300 leden
- Pony en paardenspullen: 5300 leden
- Denken over paarden: 23.300 leden
- Paardenhulp Noord-Nederland: 11.000 leden
- Paarden tips en tricks: 2700 leden
- Paarden stages & stalhulp: 10.300 leden
- Alumni – Hippische Bedrijfskunde, Aeres Hogeschool Dronten: 376 leden
- Instagram van Happy Equine Transport: 618 volgers
- WhatsApp
- LinkedIn
- E-mail naar alle bedrijven aangesloten bij de FNRS: 271 bedrijven

Ook zijn er 485 professionele paardenhouders benaderd via een nieuwsbrief en de Facebookpagina vanuit een professioneel paardentransportbedrijf. Doordat er een keuze is gemaakt voor onderzoek door middel van enquêtes en interviews maakt dit het onderzoek kwalitatief.

In 2016 gaf de brochure 'Nederland Paardenland' aan dat er 10.000 paardensportbedrijven in Nederland zijn (KNHS, 2017). Ook wel de populatiegrootte binnen dit onderzoek. Bij een foutenmarge van 5% en een betrouwbaarheidsniveau van 90% kon bepaald worden dat de vereiste steekproefgrootte op 266 respondenten komt (Survey Monkey, (z.d.)). Een acceptabel aantal respondenten voor het onderzoek zou ik 125 respondenten vinden.

Het is belangrijk dat het onderzoek uiteindelijk betrouwbare en valide antwoorden oplevert. Op basis van de betrouwbaarheid en validiteit kun je namelijk de kwaliteit van een onderzoek vaststellen. Hiermee wordt duidelijk hoe goed je onderzoeksmethoden iets hebben gemeten om inzicht te krijgen in het bereiken van het doel van de scriptie. Om de validiteit van een onderzoek te bepalen, moet je nagaan of je met de methoden hebt gemeten wat je wilde meten. De betrouwbaarheid is te meten door te kijken of je resultaten hetzelfde zouden zijn als je het onderzoek op dezelfde manier herhaalt.

De factoren die bepalen of het vraagstuk wel of niet opgelost kon worden:

- De bereidheid van paardenhouders en paardentransporteurs om mee te werken aan het onderzoek.
- De bereidheid van instanties om mee te werken aan het onderzoek of informatie te verstrekken.
- Een correcte afbakening van het onderwerp
- Een goede aansluiting van de deelvragen is vereist

2.1.1 Keuze voor deskundigen

De keuze van deskundigen voor dit onderzoek is gevallen op mensen met veel ervaring binnen de paardensector en het bedrijf waarin zij werkzaam zijn. Ook is er gekozen voor organisaties met verschillende maatschappelijke oogpunten en algemene doelen. Elly Vonjessen is in totaal al 30 jaar actief bij de dierenbescherming en kan dus veel zeggen over de organisatie, maar ook de verschuiving in het dierwelzijn van de afgelopen jaren heeft zij allemaal meegemaakt. Daarom was het belangrijk voor het onderzoek om inzicht te krijgen in haar oogpunt van de sector en haar toekomstige doelen als beroepskracht bij de dierenbescherming. Mieke Theunissen is werkzaam bij zowel de SRP als LTO Nederland. Ze heeft veel kennis van de huidige manier van zaken maar ook van nieuwe regelgeving die eraan zit te komen. Omdat toekomstige wet- en regelgeving onderzoeken het doel van dit onderzoek is, was het belangrijk om haar te benaderen voor een interview. Om meer inzicht te krijgen in de werkwijze en visie van een professionele paardentransporteur is er gekozen om een transporteur te interviewen die veel ritten doet binnen Nederland.

Het beoogd aantal organisaties voor de interviews was zes. Doordat de NVWA en de FNRS geen behoefte hadden om mee te werken aan het onderzoek zijn er uiteindelijk medewerkers van 6 verschillende organisaties binnen de sector geïnterviewd; de Dierenbescherming, SRP, LTO Nederland, Happy Equine Transport, Horse & Transport en Luma Equi Service. Aan deze mensen zijn allemaal dezelfde 13 vragen gesteld in relatie tot de beantwoording van de deelvragen en de hoofdvraag. Ook is er een enquête uitgezet met als doelgroep de professionele paardenhouder.

2.2 Beschrijving van de aanpak per deelvraag

Wat verwacht de paardensector in een termijn van 5 jaar dat de nieuwe norm zal zijn in het kader van dierwelzijn en ziektepreventie in de paardentransportsector?

Deze deelvraag kan beantwoord worden aan de hand van de uitkomst van de enquête en de interviews gecombineerd. Er zal dan gekeken worden naar de uitkomst van de interviews van organisaties binnen de sector. Maar ook van de enquête aangezien deze ook gericht is op de paardensector.

Hoe denken invloedrijke & maatschappelijke organisaties over de mogelijke ontwikkelingen die de paardentransport sector gaat doormaken?

Deze deelvraag zal onderzocht worden aan de hand van mondelinge interviews. De beoogde organisaties voor de interviews zijn als volgt:

- LTO
- SRP (Sectorraad Paarden)
- De Dierenbescherming
- De NVWA
- De FNRS
- Een professionele paardentransporteur

Hoe denken paardenhouders en hippische bedrijven over de toekomst van het paardentransport?

Deze deelvraag zal beantwoord kunnen worden door enkel de uitkomsten van de enquête. In de enquête gaan zowel paardenhouders als hippische bedrijven onderdeel worden van de geïnterviewde populatie.

Welke veranderingen zouden de paardenhouders en hippische bedrijven graag doorgevoerd hebben?

Deze deelvraag gaat verder op deelvraag 3, waardoor deze op dezelfde manier beantwoord kan worden als de vorige deelvraag.

2.3 Planning uitvoering onderzoek

Datum	Onderwerpen
27-01-22	Eerste overleg afstudeercoach
15-02-22	Feedback op opzet vooronderzoek
07-03-22	Tweede overleg en feedback afstudeercoach
12-04-22	Feedback op vooronderzoek
27-04-22	Overleg afstudeercoach
14-06-22	Vooronderzoek inleveren tweede beoordeling
30-06-22	Opzet hoofdonderzoek bespreken met afstudeercoach
06-09-22	Overdracht naar nieuwe afstudeercoach
03-10-22	Overleg nieuwe afstudeercoach
09-11-22	Feedback hoofdonderzoek en overleg afstudeercoach
28-11-22	Deadline inleveren vooronderzoek
10-01-23	Overleg afstudeercoach
12-01-23	Feedback hoofdonderzoek
16-01-23	Deadline inleveren hoofdonderzoek

De planning van het vooronderzoek nam in totaal 4 maanden in beslag en de planning van het afstudeerwerkstuk 2 maanden. De planning is realistisch omdat een vooronderzoek in verhouding meer tijd vereist dan het hoofdonderzoek.

De planning bevat belangrijke deadlines en gesprekken tussen de afstudeercoach en de student. De gesprekken hebben ongeveer elke drie weken plaatsgevonden.

Er is tijdens dit onderzoek rekening gehouden met de agenda van derden. Er werd namelijk een enquête afgenomen, de respondenten hadden tijd nodig om de enquête in te vullen en te reageren. Ook met de agenda van de mensen die geïnterviewd zijn tijdens dit onderzoek moest rekening gehouden worden. Er is een budget van 25 euro voor het afstudeerwerkstuk ingecalculeerd omdat een van de respondenten van de enquête een waardebon krijgt opgestuurd.

Hoofdstuk 3

3.1 Resultaten

3.1.1 Gegevensverzameling

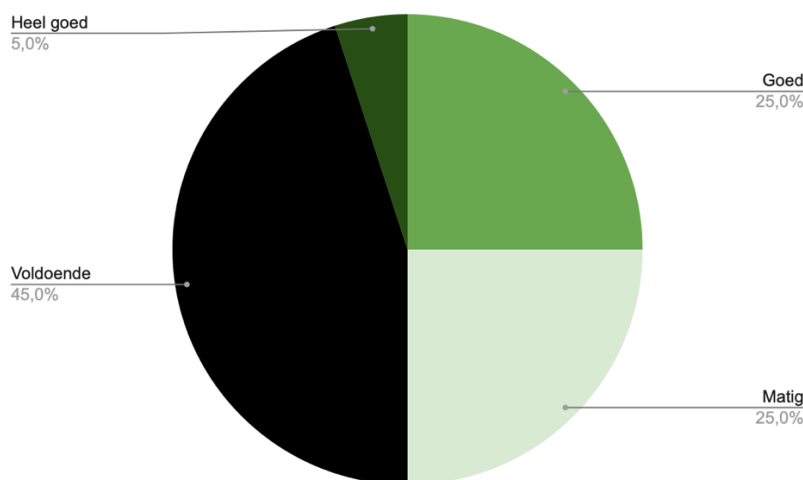
Tijdens dit onderzoek zijn er verschillende methoden gebruikt om gegevens te verzamelen. Ten eerste zijn er interviews afgenomen bij verschillende deskundigen uit te sector. De beoogde deskundigen waren de organisaties: LTO, SRP, de Dierenbescherming, NVWA, FNRS en een paardentransporteur. Helaas waren de NVWA en de FNRS niet bereid om mee te werken aan het onderzoek waardoor er gekeken is naar enkele andere organisaties om deze te vervangen. Ook is er een enquête afgenomen onder de professionele paardenhouders van Nederland. Deze enquête is voor publicatie eerst getest bij een professioneel hippisch bedrijf om zeker te weten dat de vragen de benodigde antwoorden opleverden. Daarna is deze uitgezet bij de genoemde platformen in hoofdstuk 2.1. De enquêtevragen zijn te vinden in bijlage 2, de antwoorden van alle respondenten zijn te vinden in bijlage 4. De uitkomst van de interviews per deskundige staan in bijlage 3 van dit onderzoek beschreven. De deskundigen geven hun persoonlijke mening over de paarden(transport)sector en spreken niet direct namens hun organisatie(s).

3.2 Deelvraag 1

“Wat verwacht de paardensector in een termijn van 5 jaar dat de nieuwe norm zal zijn in het kader van dierwelzijn en ziektepreventie in de paardentransportsector?”

Om te kunnen aantonen wat de paardensector vindt van de huidige regelgeving over dierwelzijn en ziektepreventie in het paardentransport is de volgende meerkeuzevraag uitgezet: “Wat vindt u van de huidige regels over dierwelzijn en ziektepreventie in het paardentransport?”

Grafiek 1: Wat vindt u van de huidige regels over dierwelzijn en ziektepreventie in het paardentransport?



25% van de geënquêteerden geeft aan de huidige regelgeving over dierwelzijn en ziektepreventie mager te vinden. 45% van de respondenten geeft de huidige regelgeving een voldoende. 25% van de

geënquêteerden is van mening dat de huidige regelgeving goed is. 5% van de respondenten vindt dat deze regelgeving heel goed geregeld is.

Door middel van de enquête en interviews kan er ook een beeld geschetst worden van het toekomstbeeld die mensen in de paardensector hebben over deze regelgeving. In de enquête is de volgende vraag uitgezet voor de respondenten: "Welke ontwikkelingen verwacht u binnen 5 jaar in het kader van wet- en regelgeving in het paardentransport in Nederland?"

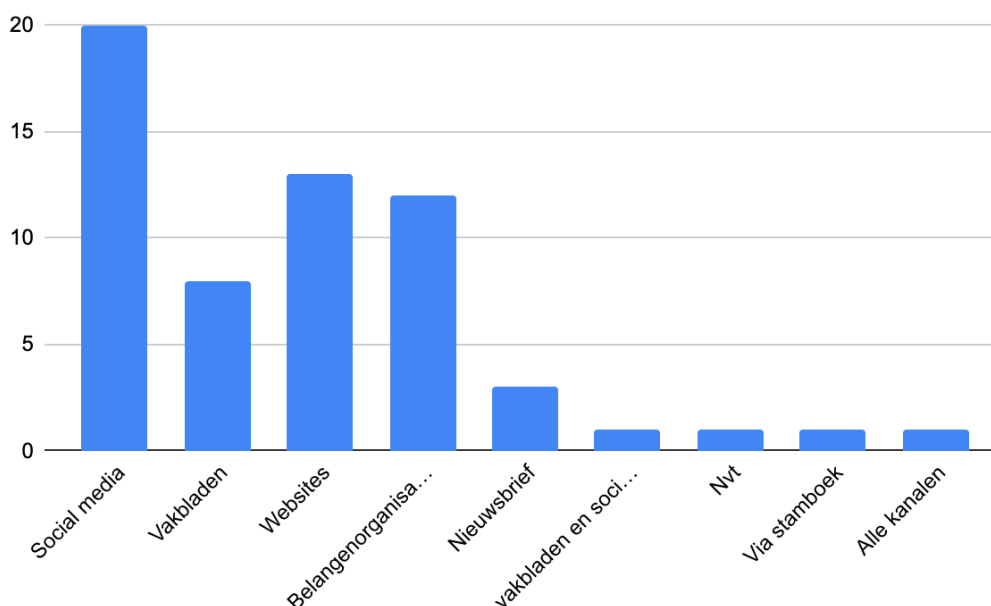
39% van de respondenten verwacht dat er strengere regels gaan komen voor dierenwelzijn en ziektepreventie in het paardentransport. De geënquêteerden noemen daarbij de volgende onderwerpen:

- Het verlagen van de maximumtemperaturen (13%)
- Een maximale tijd voor het transport van een paard (6,5%)
- Verplichten van het beschikbaar stellen van water en hooi tijdens het transport (3%)
- Meer controles op papierwerk en ziektes (8%)
- Strengere eisen aan vervoersmiddelen voor paarden (9%)
- Overige verwachtingen (32,5%)

14% van de respondenten heeft geen idee over de toekomst van het paardentransport en mogelijke ontwikkelingen die er gaan komen in de wet- en regelgeving. 14% van de respondenten verwacht geen ontwikkelingen in wet- en regelgeving de komende 5 jaar.

De respondenten en geïnterviewde organisaties geven aan dat paardenhouders en hippische bedrijven goed geïnformeerd moeten worden over huidige en nieuwe wetgeving.

Grafiek 2: Op welke wijze willen professionele paardenhouders geïnformeerd worden over veranderingen in wet- en regelgeving in het paardentransport?



Grafiek 2 geeft aan op welke wijze professionele paardenhouders het liefst geïnformeerd willen worden over wijzigingen in wet- en regelgeving in het paardentransport.

De geïnterviewde populatie denkt dat er steeds meer aandacht gaat komen voor dierwelzijn in de paardensector. Onder deelvraag 3 staan de meningen per persoon verder uitgewerkt.

3.3 Deelvraag 2

“Hoe denken invloedrijke & maatschappelijke organisaties over de mogelijke ontwikkelingen die de paardentransport sector gaat doormaken?”

Tijdens het onderzoek zijn medewerkers van enkele grote organisaties geïnterviewd. Tijdens dit interview is de volgende vraag gesteld over de mogelijke ontwikkelingen in de paardentransport sector: “Wat verwacht u dat de ontwikkelingen gaan zijn binnen een periode van 5 jaar in het kader van het paardentransport in Europa?”

Deze vraag is gesteld aan medewerkers van de volgende organisaties:

- De Dierenbescherming
- Sectorraad Paarden
- LTO Nederland
- LTO Noord

Elly Vonjessen hoopt op het gebied van Europese regelgeving verbeteringen in dierwelzijn te zien in de nieuwe transportrichtlijnen. Ze wil dit bereiken door het dierwelzijn op de agenda te houden bij het parlement in Brussel.

Mieke Theunissen geeft aan dat er strengere eisen op het gebied van paardenwelzijn aankomen. Er zijn een aantal rapporten gepresenteerd door een Europese onafhankelijke onderzoeksinstantie. Een van de zaken die daar gepresenteerd zijn, is dat de maximale temperatuur voor het transporteren van paarden terug moet van 27 graden Celsius naar 25 graden Celsius. Mieke voorspelt dat we naar een lagere maximale temperatuur gaan, en extra richtlijnen als het gaat om het transport van paarden. Ook verwacht ze dat er richtlijnen komen over de afmetingen van staanplekken in vervoersmiddelen die gebruikt worden voor paarden.

Elly Vonjessen en Mieke Theunissen geven tijdens hun interview aan dat het goed is dat er specifiek beleid komt voor paarden die het dierwelzijn gaat verhogen. Wel geven ze aan dat het van belang is dat mensen positieve stimulering krijgen om zich aan de regels te houden. Er moet volgens hun meer in het nieuws komen over dingen die er goed zijn gegaan. Harold Zoet geeft ook aan dat duidelijke regelgeving goed is, maar dat dit wel overal op dezelfde manier moet worden toegepast.

Harold Zoet verwacht dat de maximale temperaturen voor het paardentransport gaan dalen. Ook denkt hij dat de rapporten die gepresenteerd zijn vanuit de Europese onderzoeksinstantie ervoor gaan zorgen dat er vanuit de Europese wetgeving nieuwe richtlijnen doorgevoerd gaan worden in Nederland.

3.4 Deelvraag 3

“Hoe denken paardenhouders en hippische bedrijven over de toekomst van het paardentransport?”

In de enquête is de volgende vraag gesteld aan de respondenten: “ Welke ontwikkelingen verwacht u binnen 5 jaar in het kader van wet- en regelgeving in het paardentransport in Nederland?”

De geënquêteerden hebben meerdere verwachte ontwikkelingen aangedragen voor de toekomst van het paardentransport.

- Het verlagen van de maximumtemperaturen (13%)
- Een maximale tijd voor het transport van een paard (6,5%)
- Verplichten van het beschikbaar stellen van water en hooi tijdens het transport (3%)
- Meer controles op papierwerk en ziektes (8%)
- Strengere eisen aan vervoersmiddelen voor paarden (9%)
- Overige verwachtingen (32,5%)

14% van de respondenten heeft geen idee over de toekomst van het paardentransport en mogelijke ontwikkelingen die er gaan komen in de wet- en regelgeving. 14% van de respondenten verwacht geen ontwikkelingen in wet- en regelgeving de komende 5 jaar.

Tijdens het interview is de volgende vraag gesteld aan de bedrijven en organisaties die mee hebben gewerkt aan het onderzoek: “ Hoe ziet u de paardensector met zicht op de toekomst?”

Elly Vonjessen denkt dat er in de toekomst steeds meer aandacht zal komen voor dierwelzijn. Het competitief bezig zijn met dieren (en dus ook paarden) zal volgens haar steeds meer onder druk komen te staan.

Mieke Theunissen denkt dat er veel gaat veranderen in de paardensector. De sector gaat volgens haar een transitie doormaken van sport leidend naar maatschappelijk leidend. Ze zegt dat er steeds meer ruiters recreatief rijden in plaats van sportgericht. Ze denkt dan ook dat paarden in de toekomst meer een rol krijgen in coaching, therapieën en als leerpartner.

Maarten Schraa is van mening dat er meer aandacht gaat komen voor het dierwelzijn.

Volgens Luciana Magalhaes bestaat er een mogelijkheid dat er zoveel kritiek komt op de paardensector, dat paardrijden in de toekomst niet meer toegestaan is. Dit zal volgens haar vooral veroorzaakt worden door de invloed van linkse partijen in Nederland.

Harold Zoet geeft aan dat de paardensector het niet eenvoudiger gaat krijgen. Er is (en komt) volgens hem steeds meer aandacht voor de paardensector. Hij betwijfelt of paarden in de toekomst nog wel bereden kunnen worden. Ook het dierwelzijn komt volgens hem steeds meer ter sprake.

3.5 Deelvraag 4

“Welke veranderingen zouden de paardenhouders en hippische bedrijven graag doorgevoerd hebben?”

In de enquête is de volgende open vraag uitgezet: “Welke veranderingen zou u graag zien in het kader van wet- en regelgeving in het paardentransport in Nederland?”

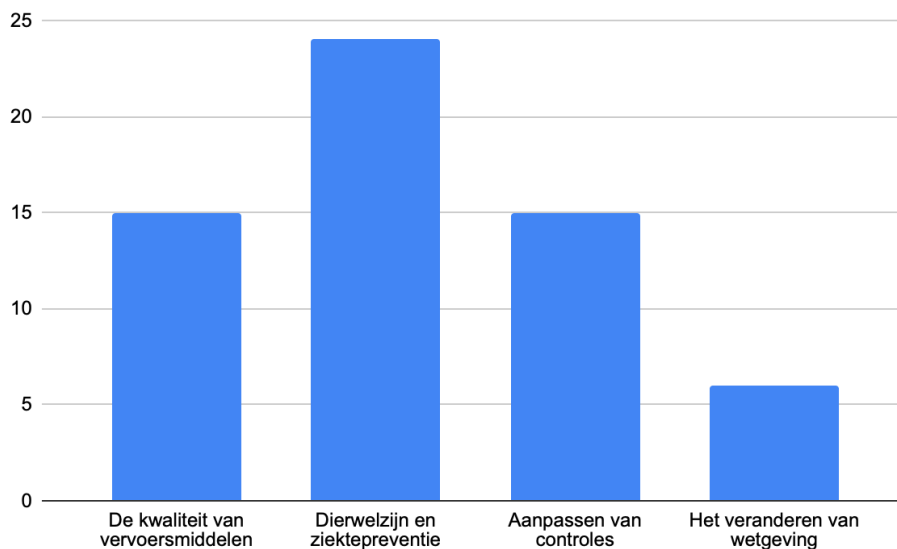
Hieruit blijkt dat 26% (16 respondenten) van de professionele paardenhouders die aan dit onderzoek hebben meegewerkt het belangrijk vinden om het welzijn te verbeteren. Een ander belangrijk punt vinden ze het aantal controles op het paardentransport, 18% (11 respondenten) van de geënuquêteerden is van mening dat er meer controles moeten komen op bijvoorbeeld exportpapieren tijdens het transport. Hetzelfde percentage geënuquêteerden wil meer voorlichting en duidelijkheid over regelgeving krijgen in het paardentransport in Nederland. 9% van de geënuquêteerden wil een verplichte jaarlijkse APK op paardenvervoersmiddelen doorvoeren, of een regelmatige controle van deze voertuigen instellen. 3% van de ondervraagden wil dat de overheid kijkt naar een betere toepassing van wetgeving in de praktijk. 19% van de professionele paardenhouders is van mening dat het paardentransport goed verloopt, of weten niet welke regelgeving ze zouden willen aanpassen.

De veranderingen die paardenhouders graag doorgevoerd willen hebben kunnen als volgt opgesomd worden op volgorde van meest belangrijk naar minst belangrijk:

1. Dierwelzijn verbeteren (26%)
2. Geen veranderingen nodig (19%)
3. Meer controles op het paardentransport (18%) & meer voorlichting en duidelijkheid over regelgeving (18%)
4. Een meer regelmatige en vaste controle op vervoersmiddelen (9%)
5. Een betere toepassing van theorie naar de praktijk (3%)

Als afsluiting van de enquête is aan de geënuquêteerden gevraagd wat ze op dit moment het meest belangrijke onderwerp vinden om te verbeteren in het paardentransport.

Grafiek 3: Wat is op dit moment het meest belangrijke onderwerp om te verbeteren in het paardentransport?



Over deze meerkeuzevraag zijn de meeste respondenten (37,5%) van mening dat het verbeteren van dierwelzijn en ziektepreventie de meeste prioriteit heeft in het paardentransport op het moment. Een gelijk aantal respondenten wil op dit moment de kwaliteit van vervoersmiddelen verbeteren en de controles in het paardentransport aanpassen. Een klein aantal respondenten ziet graag verandering van de wet- en regelgeving in het paardentransport.

Aan de geïnterviewde personen van verschillende bedrijven en organisaties in de paardensector is de volgende vraag gesteld: "Welke veranderingen zou u willen aanbrengen in wet- en regelgeving in het paardentransport?"

Een onderwerp wat in drie verschillende interviews naar voren kwam is dat bedrijven en organisaties in de paardensector het wenselijk vinden dat er duidelijke richtlijnen op een bepaalde plek staan beschreven. Elly Vonjessen noemt als voorbeeld dat ze graag de gids voor goede praktijken van de SRP toegepast wil zien in de Nederlandse en Europese regelgeving. Ook moeten de richtlijnen volgens Harold Zoet binnen heel Europa op dezelfde manier geïmplementeerd worden, zodat er geen verschillen in regelgeving ontstaan en de regelgeving voor alle mensen en bedrijven ook duidelijk is.

Elly Vonjessen en Mieke Theunissen delen de mening dat er gewerkt moet worden naar een systeem die een goede uitvoering van regels beloont. Volgens hen zal er op deze manier meer verantwoordelijkheid bij de paardenhouder worden gelegd waardoor er uiteindelijk minder controles nodig zijn. Volgens Mieke zou het ook goed zijn als de verschillende systemen, van bijvoorbeeld de registratie van paarden, worden gemoderniseerd. Er is volgens haar sprake van een over regulatie op het moment als het gaat om wet- en regelgeving in het paardentransport.

Maarten Schraa geeft aan dat er in de regelgeving een duidelijk onderscheid gemaakt moet worden tussen geregistreerde en niet geregistreerde paarden. Dat zou ervoor zorgen dat er betere controles uitgevoerd kunnen worden en er minder gesjoemeld kan worden met papieren.

Luciana Magalhaes is van mening dat de traces certificaten (exportpapieren) online afgegeven moeten worden door de NVWA. Deze organisatie kan dan steekproefgericht controleren bij bedrijven in plaats van bij elke locatie. Dit zorgt er volgens Luciana voor dat paarden niet meer zo lang hoeven te wachten voordat de exportpapieren klaar zijn. Ook zegt ze dat dit voor een kostenbesparing zorgt bij de NVWA en degenen die een keuring aanvragen.

Hoofdstuk 4

4.1 Discussie

4.1.1 Doel

Het doel van het onderzoek is om kennis en inzicht te verkrijgen in de toekomstige wet- en regelgeving in het paardentransport om zo paardenhouders en paardentransporteurs voor de bereiden op deze mogelijke toekomstige veranderingen. Dit is gedaan door interviews af te nemen bij verschillende organisaties en een enquête uit te zetten onder professionele paardenhouders. Voorafgaand aan het praktijkonderzoek is er een literatuuronderzoek uitgevoerd.

4.1.2 Resultaten

Deelvraag 1: “Wat verwacht de paardensector in een termijn 5 jaar dat de nieuwe norm zal zijn in het kader van dierwelzijn en ziektepreventie in de paardentransportsector?”

39% van de respondenten verwacht dat er strengere regels gaan komen voor dierwelzijn en ziektepreventie in het paardentransport. Dit hangt samen met de resultaten uit het vooronderzoek en de enquêtes. De geënquêteerden noemen daarbij de volgende onderwerpen:

- Het verlagen van de maximumtemperaturen (13%)
- Een maximale tijd voor het transport van een paard (6,5%)
- Verplichten van het beschikbaar stellen van water en hooi tijdens het transport (3%)
- Meer controles op papierwerk en ziektes (8%)
- Strengere eisen aan vervoersmiddelen voor paarden (9%)
- Overige verwachtingen (32,5%)

14% van de respondenten heeft geen idee over de toekomst van het paardentransport en mogelijke ontwikkelingen die er gaan komen in de wet- en regelgeving. 14% van de respondenten verwacht geen ontwikkelingen in wet- en regelgeving de komende 5 jaar.

Mieke Theunissen is van mening dat het proces van ziektepreventie wat overgereguleerd ingericht is. Er komt volgens haar veel papierwerk bij kijken ter voorkoming van ziektes. Het is noodzakelijk om data te kunnen vergelijken met bijvoorbeeld de standaard van 5 jaar geleden.

Alle bedrijven en organisaties waarbij een interview afgenomen is geven aan dat het dierwelzijn in de paardensector steeds meer aandacht gaat krijgen van de maatschappij. Er bestaat volgens deze bedrijven en organisaties de mogelijkheid dat het berijden van paarden in de toekomst niet meer mogelijk is.

Deelvraag 2: “Hoe denken invloedrijke & maatschappelijke organisaties over de mogelijke ontwikkelingen die de (paarden)transportsector gaat doormaken?”

Elly Vonjessen hoopt op het gebied van Europese regelgeving verbeteringen in dierwelzijn te zien in de nieuwe transportrichtlijnen. Ze wil dit bereiken door het dierwelzijn op de agenda te houden bij het parlement in Brussel.

Mieke Theunissen geeft aan dat er strengere eisen op het gebied van paardenwelzijn aankomen. Er zijn een aantal rapporten gepresenteerd door een Europese onafhankelijke onderzoeksinstantie. Een van de zaken die daar gepresenteerd zijn, is dat de maximale temperatuur voor het transporteren van paarden naar beneden moet. Mieke voorspelt dat we naar een lagere maximale temperatuur gaan, en extra richtlijnen als het gaat om het transport van paarden. Ook verwacht ze dat er richtlijnen komen over de afmetingen van staanplekken in vervoersmiddelen die gebruikt worden voor paarden.

Elly Vonjessen en Mieke Theunissen geven tijdens hun interview aan dat het goed is dat er specifiek beleid komt voor paarden die het dierwelzijn gaat verhogen. Wel geven ze aan dat het van belang is dat mensen positieve stimulering krijgen om zich aan de regels te houden. Er moet volgens hun meer in het nieuws komen over dingen die er goed zijn gegaan. Harold Zoet geeft ook aan dat duidelijke regelgeving goed is, maar dat dit wel overal op dezelfde manier moet worden toegepast.

Harold Zoet verwacht dat de maximale temperaturen voor het paardentransport gaan dalen. Ook denkt hij dat de rapporten die gepresenteerd zijn vanuit de Europese onderzoeksinstantie ervoor gaan zorgen dat er vanuit de Europese wetgeving nieuwe richtlijnen doorgevoerd gaan worden in Nederland.

De onderwerpen die aangedragen zijn als mogelijke toekomstige veranderingen in de paardentransportsector zijn grotendeels onderwerpen die op dit moment bij de Europese Unie voorgelegd liggen. Een nieuw inzicht voor de toekomst van wet- en regelgeving heb ik gekregen door de benoeming van een positieve stimulering voor de sector in de interviews.

Deelvraag 3: “Hoe denken paardenhouders en hippische bedrijven over de toekomst van het paardentransport?”

De geënquêteerden hebben meerdere verwachte ontwikkelingen aangedragen voor de toekomst van het paardentransport.

- Het verlagen van de maximumtemperaturen (13%)
- Een maximale tijd voor het transport van een paard (6,5%)
- Verplichten van het beschikbaar stellen van water en hooi tijdens het transport (3%)
- Meer controles op papierwerk en ziektes (8%)
- Strengere eisen aan vervoersmiddelen voor paarden (9%)
- Overige verwachtingen (32,5%)

14% van de respondenten heeft geen idee over de toekomst van het paardentransport en mogelijke ontwikkelingen die er gaan komen in de wet- en regelgeving. 14% van de respondenten verwacht geen ontwikkelingen in wet- en regelgeving de komende 5 jaar.

Elly Vonjessen denkt dat er in de toekomst steeds meer aandacht zal komen voor dierwelzijn. Het competitief bezig zijn met dieren (en dus ook paarden) zal volgens haar steeds meer onder druk komen te staan.

Mieke Theunissen denkt dat er veel gaat veranderen in de paardensector. De sector gaat volgens haar een transitie doormaken van sport leidend naar maatschappelijk leidend. Als paarden niet meer

gebruikt gaan worden voor de sport kan dat ervoor zorgen dat er veel minder paarden getransporteerd gaan worden.

Maarten Schraa is van mening dat er meer aandacht gaat komen voor het dierwelzijn.

Volgens Luciana Magalhaes bestaat er een mogelijkheid dat er zoveel kritiek komt op de paardensector, dat paardrijden in de toekomst niet meer toegestaan is. In dat geval is de kans groot dat veel hippische bedrijven moeten stoppen met hun werkzaamheden. Ook kunnen dan het aantal paardenhouders in Nederland afnemen.

Harold Zoet geeft aan dat de paardensector het niet eenvoudiger gaat krijgen. Er is (en komt) volgens hem steeds meer aandacht voor de paardensector. Hij betwijfelt of paarden in de toekomst nog wel bereden kunnen worden. Ook het dierwelzijn komt volgens hem steeds meer ter sprake.

De uitkomsten van de enquête en het vooronderzoek bevestigen ook dat er steeds meer aandacht is en komt voor paardenwelzijn. Zo staan er bijvoorbeeld uitspraken van Arjen Lubach in het vooronderzoek beschreven en is het algemeen bekend dat er tijdens grote paardentransportevenementen steeds vaker demonstranten op komen dagen.

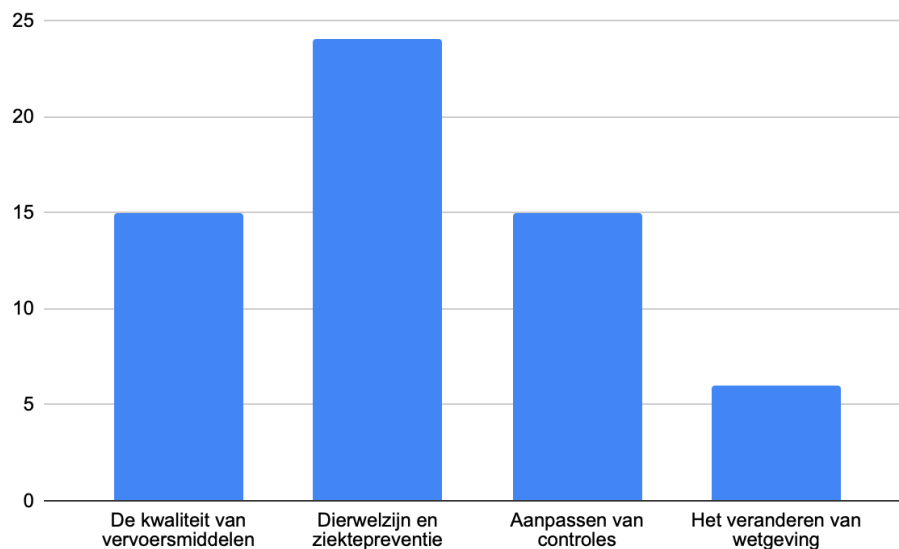
Deelvraag 4: “Welke veranderingen zouden deze mensen graag doorgevoerd hebben?”

De veranderingen die paardenhouders graag doorgevoerd willen hebben kunnen als volgt opgesomd worden op volgorde van meest belangrijk naar minst belangrijk:

1. Dierwelzijn verbeteren (26%)
2. Geen veranderingen nodig (19%)
3. Meer controles op het paardentransport (18%) & meer voorlichting en duidelijkheid over regelgeving (18%)
4. Een meer regelmatige en vaste controle op vervoersmiddelen (9%)
5. Een betere toepassing van theorie naar de praktijk (3%)

Als afsluiting van de enquête is aan de geënquêteerden gevraagd wat ze op dit moment het meest belangrijke onderwerp vinden om te verbeteren in het paardentransport.

Grafiek 2: Wat is op dit moment het meest belangrijke onderwerp om te verbeteren in het paardentransport?



Als resultaat van zowel de open vraag als de meerkeuzevraag komt naar voren dat paardenhouders het verbeteren van dierwelzijn en ziektepreventie op dit moment het belangrijkste vinden. Het komt overeen met mijn verwachtingen van de uitkomst van deze deelvraag. Mede doordat tijdens de interviews alle organisaties aangaven dat er in de toekomst meer aandacht gaat komen voor dierwelzijn in de sector. Ook in het theoretisch kader van het onderzoek staat beschreven dat er steeds meer aandacht komt voor dierwelzijn.

Een onderwerp wat in drie verschillende interviews naar voren kwam is dat bedrijven en organisaties in de paardensector het wenselijk vinden dat er duidelijke richtlijnen op een bepaalde plek staan beschreven. Elly Vonjessen noemt als voorbeeld dat ze graag de gids voor goede praktijken van de SRP toegepast wil zien in de Nederlandse en Europese regelgeving. Ook in de enquête geven de respondenten aan dat ze duidelijkheid willen over regelgeving. De richtlijnen moeten volgens Harold Zoet binnen heel Europa op dezelfde manier geïmplementeerd worden, zodat er geen verschillen in regelgeving ontstaan en de regelgeving voor alle mensen en bedrijven ook duidelijk is.

Elly Vonjessen en Mieke Theunissen delen de mening dat er gewerkt moet worden naar een systeem die een goede uitvoering van regels beloont. Volgens hen zal er op deze manier meer verantwoordelijkheid bij de paardenhouder worden gelegd waardoor er uiteindelijk minder controles nodig zijn. Volgens Mieke zou het ook goed zijn als de verschillende systemen, van bijvoorbeeld de registratie van paarden, worden gemoderniseerd. Er is volgens haar sprake van een over regulatie op het moment als het gaat om wet- en regelgeving in het paardentransport.

Maarten Schraa geeft aan dat er in de regelgeving een duidelijk onderscheid gemaakt moet worden tussen geregistreerde en niet geregistreerde paarden. Dat zou ervoor zorgen dat er betere controles uitgevoerd kunnen worden en er minder gesjoemeld kan worden met papieren.

Luciana Magalhaes is van mening dat de traces certificaten (exportpapieren) online afgegeven moeten worden door de NVWA. Deze organisatie kan dan steekproefgericht controleren bij bedrijven in plaats van bij elke locatie. Dit zorgt er volgens Luciana voor dat paarden niet meer zo

lang hoeven te wachten voordat de exportpapieren klaar zijn. Ook zegt ze dat dit voor een kostenbesparing zorgt bij de NVWA en degenen die een keuring aanvragen.

4.1.3 Resultaten vergeleken met andere onderzoeksresultaten

Er zijn geen andere onderzoeksresultaten die vergeleken kunnen worden met dit onderzoek. De reden daarvoor is dat de hoofdvraag van dit onderzoek onderdeel is van de knowledge gap. Er is geen literatuur bekend over de toekomstige wet- en regelgeving in het paardentransport. Dat is ook de reden waarom dit onderzoek is uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek zijn wel te vergelijken met (toekomstig) beleid.

39% van de respondenten van de enquête verwacht dat er strengere regels gaan komen voor dierwelzijn en ziektepreventie in het paardentransport. De geënquêteerden noemen daarbij de volgende onderwerpen:

- Het verlagen van de maximumtemperaturen (13%)
- Een maximale tijd voor het transport van een paard (6,5%)
- Verplichten van het beschikbaar stellen van water en hooi tijdens het transport (3%)
- Meer controles op papierwerk en ziektes (8%)
- Strengere eisen aan vervoersmiddelen voor paarden (9%)
- Overige verwachtingen (32,5%)

Het Europees Parlement wil de maximale duur van het veetransport verlagen naar 8 uur. Met een eigen onderzoek heeft deze organisatie geconstateerd dat er nog wel eens misstanden zijn in het transport van dieren, er wordt namelijk niet goed genoeg rekening gehouden met de verschillende behoeften van deze dieren. De Partij voor de Dieren wil hiermee structureel dierenleed tijdens het transport verminderen. Een meerderheid heeft nu de amendementen verworpen, maar de kans is aanwezig dat er in de toekomst weer aandacht komt voor dit onderwerp. Er bestaat dan een mogelijkheid dat dit ook voor het paardentransport ingesteld gaat worden. (Voorhorst, 2022)

De brancheorganisatie BOVAG wil net als in buurlanden Duitsland en België een APK instellen voor aanhangwagens. "Op basis van de controle van boottrailers en eerdere inspecties van onder andere paardentrailers stelt BOVAG voor om een vorm van keuringsplicht op de politieke agenda te plaatsen". Op dit moment gebeurt het onderhoud van aanhangwagens op vrijwillige basis, maar dat zal in de toekomst kunnen veranderen door de inzet van deze brancheorganisatie. Dit komt overeen met het beeld dat een gedeelte van de respondenten heeft over de wet- en regelgeving. (ANP, 2019)

Op dit moment zijn er geen voornemens van beleid te vinden om controles te vergroten en de voorziening van water en hooi te verplichten.

Harold Zoet en Mieke Theunissen benoemen tijdens het interview dat er nieuwe regelgeving aan zit te komen die de maximale temperatuur voor het transporteren van paarden verlaagd. Dit kan bevestigd worden door te kijken naar de gepresenteerde adviezen van de Europese autoriteit voor voedselveiligheid. Landbouwminister Piet Adema geeft namelijk aan voornemen te hebben om de maximale temperatuur voor diertransporten te verlagen. Daarmee voert hij de motie uit van Leonie Vestering (PvdD), daarin verzoekt ze de regering om de maximale temperatuur te verlagen in begin 2023. (van der Aa, 2022)

Elly Vonjessen en Mieke Theunissen geven tijdens hun interview aan dat het goed is dat er specifiek beleid komt voor paarden die het dierwelzijn gaat verhogen. Wel geven ze aan dat het van belang is dat mensen positieve stimulering krijgen om zich aan de regels te houden. Er moet volgens hun meer in het nieuws komen over dingen die er goed zijn gegaan. Dit komt overeen met het beleid van het Ministerie om gedragsverandering te beïnvloeden. Ze geven in hun artikel voor gedragsverandering namelijk de volgende tip:

“Goed voorbeeld doet goed volgen. Bevestig daarom in je communicatie wat het goede gedrag is of oplevert. Laat geen ongewenst gedrag zien: je loopt het risico dat mensen dan bevestigd krijgen dat het ongewenste gedrag blijkbaar normaal is.” (Ministerie van Algemene Zaken, (z.d.))

Harold Zoet geeft ook aan dat duidelijke regelgeving goed is, maar dat dit wel overal op dezelfde manier moet worden toegepast.

4.1.4 De gekozen aanpak

Het algemene proces, van vooronderzoek tot afstudeerwerkstuk, is verlopen volgens verwachting. Het onderzoek is relevant en had voldoende diepgang. De planning van het vooronderzoek is volledig volgens de vooraf opgestelde planning verlopen. Het opstellen van het afstudeeronderzoek heeft helaas vertraging opgelopen door medische problemen van de auteur. Er is daardoor enige tijdsdruk ontstaan voor het inleveren van het afstudeerwerkstuk, ondanks de ruim opgestelde planning.

Naast de planning is ook het aantal verwachte respondenten voor het onderzoek niet behaald. Door te kijken naar het aantal professionele paardenhouders kon er vastgesteld worden dat er 266 respondenten nodig waren om het onderzoek als betrouwbaar te beschouwen. Uiteindelijk hebben 61 respondenten de enquête ingevuld.

Het was lastig om de doelgroep voor de enquête te bereiken omdat professionele paardenhouders lid zijn van verschillende groepen, verschillende sociale mediakanalen volgen en deze groep dus niet specifiek ergens verenigd is. De enquête is wel op genoeg verschillende manieren uitgezet. Zoals eerder genoemd, is de enquête uitgezet op de platformen: Facebook, Instagram, WhatsApp, LinkedIn, de FNRS-ledenlijst per E-mail en een nieuwsbrief van een paardentransportbedrijf. Toch is het moeilijk geweest om respondenten te krijgen waardoor het betrouwbaarheidsniveau van het onderzoek lager is uitgevallen dan verwacht. Een niet beïnvloedbare factor in dit onderzoek is de bereidheid van mensen om de enquête in te vullen. Wanneer het onderzoek wederom uitgevoerd zou worden bestaat er een mogelijkheid dat nieuwe respondenten bepaalde antwoorden anders invullen.

Doordat er tijdens dit onderzoek een combinatie gemaakt is van interviews en een enquête zijn de resultaten toch heel interessant. De kennis van de respondenten van de enquête is gemeten per individu waardoor het toch waardevolle informatie is om te verwerken voor dit onderzoek. Ook al zijn er misschien niet genoeg antwoorden behaald om een representatief onderzoek neer te zetten voor alle professionele paardenhouders en paardentransporteurs. De antwoorden geven wel een goed beeld van de kennis, verwachtingen en wensen van de respondenten. Om een volledig betrouwbaar onderzoek neer te zetten voor de gehele populatie is wellicht een vervolgonderzoek nodig.

Er waren twee organisaties die niet mee wouden werken aan een interview (NVWA & FNRS). Met de inbreng van deze organisaties zou er een vollediger beeld gegeven kunnen worden van de visie van verschillende organisaties. Toch ben ik van mening dat ik de belangrijkste organisaties heb gehad en dat dit onderzoek wel van waarde blijft. Ook is er na deze tegenslag gezocht naar nieuwe deskundigen voor een interview, deze personen hebben ook weer veel waardevolle antwoorden opgeleverd. Dit verhoogt de betrouwbaarheid van het onderzoek, aangezien er minder respondenten waren is er gekozen voor interviews met mensen uit verschillende organisaties.

Gedurende het onderzoek is ondervonden dat deelvraag 3 beter beantwoord kon worden met de resultaten van de interviews dan de enquête. De deelvraag kon goed beantwoord worden met de interviews, echter staat dit in het plan van aanpak per deelvraag nog anders beschreven.

Tijdens het onderzoek is gebleken dat de hoofdvraag scherper kon, daardoor is deze tijdens het onderzoek aangepast naar:

Hoe moet de paardenhouder en paardentransporteur inspelen op toekomstige veranderingen van wet- & regelgeving die in de komende 5 jaar in de paardentransportsector in Nederland verwacht worden?

Toch kan het onderzoek wel als valide worden beschouwd. Er is onderzocht wat onderzocht moest worden tijdens het onderzoek, namelijk toekomstige wet- en regelgeving in het paardentransport. Er is door middel van de enquête en de interviews een antwoord gevonden op de hoofdvraag en de deelvragen. Ook de antwoorden van de enquête en de interviews kunnen als valide worden beschouwd. Dat kan aangetoond worden door naar de antwoorden te kijken, de respondenten geven aan wanneer ze iets niet weten en zijn duidelijk in wat ze wel goed vinden en wat minder. Ook is de geïnterviewde populatie niet bang om kritiek te geven, en maakt het verhaal niet mooier dan het is. De methode van het onderzoek is goed opgesteld, door een combinatie te maken van een enquête en interviews kan er een compleet beeld geschetst worden van de opinie van de doelgroep.

Hoofdstuk 5

5.1 Conclusies

Het doel van dit onderzoek is om inzicht te krijgen in de toekomstige wet- en regelgeving in het paardentransport. Met dit inzicht kunnen er aanbevelingen gedaan worden aan (professionele) paardenhouders en paardentransportbedrijven zodat deze mensen zich kunnen voorbereiden op de toekomst. Het resultaat van dit onderzoek is tot stand gekomen door een combinatie van een literatuuronderzoek, interviews en een enquête.

Deelvraag 1: “Wat verwacht de paardensector in een termijn 5 jaar dat de nieuwe norm zal zijn in het kader van dierwelzijn en ziektepreventie in de paardentransportsector?”

39% van de respondenten (de professionele paardenhouder) verwacht dat er strengere regels gaan komen voor dierwelzijn en ziektepreventie in het paardentransport. De geënquêteerden noemen daarbij de volgende onderwerpen:

- Het verlagen van de maximumtemperaturen (13%)
- Een maximale tijd voor het transport van een paard (6,5%)
- Verplichten van het beschikbaar stellen van water en hooi tijdens het transport (3%)
- Meer controles op papierwerk en ziektes (8%)
- Strengere eisen aan vervoersmiddelen voor paarden (9%)
- Overige verwachtingen (32,5%)

14% van de respondenten heeft geen idee over de toekomst van het paardentransport en mogelijke ontwikkelingen die er gaan komen in de wet- en regelgeving. 14% van de respondenten verwacht geen ontwikkelingen in wet- en regelgeving de komende 5 jaar.

Mieke Theunissen is van mening dat het proces van ziektepreventie wat overgereguleerd ingericht is. Er komt volgens haar veel papierwerk bij kijken ter voorkoming van ziektes. Het is noodzakelijk om data te kunnen vergelijken met bijvoorbeeld de standaard van 5 jaar geleden. Op het moment dat een ambtenaar besluit regelgeving volledig te wijzigen, kan data niet meer goed met elkaar vergeleken worden. Er kunnen dan geen conclusies getrokken worden over of er een hogere gezondheidsstatus bij paarden bereikt is. Ook kan er niet gekeken worden of het transporteren van paarden volgens een hogere welzijnsstandaard uitgevoerd is.

Alle bedrijven en organisaties waarbij een interview afgenomen is, geven aan dat het dierwelzijn in de paardensector steeds meer aandacht gaat krijgen van de maatschappij. Er bestaat volgens deze bedrijven en organisaties de mogelijkheid dat het berijden van paarden in de toekomst niet meer mogelijk is. De verder uitgewerkte verwachting staat beschreven onder deelvraag 3. Het is de vraag of het welzijnspectief van Nederland binnen een periode van 5 jaar zo drastisch kan veranderen, maar het geeft wel aan dat er vanuit de paardensector actie nodig is om dit te voorkomen.

Deelvraag 2: “Hoe denken invloedrijke & maatschappelijke organisaties over de mogelijke ontwikkelingen die de (paarden)transportsector gaat doormaken?”

Elly Vonjessen hoopt op het gebied van Europese regelgeving verbeteringen in dierwelzijn te zien in de nieuwe transportrichtlijnen. Ze wil dit bereiken door het dierwelzijn op de agenda te houden bij het parlement in Brussel.

Mieke Theunissen geeft aan dat er strengere eisen op het gebied van paardenwelzijn aankomen. Er zijn een aantal rapporten gepresenteerd door een Europese onafhankelijke onderzoeksinstantie. Een van de zaken die daar gepresenteerd zijn, is dat de maximale temperatuur voor het transporteren van paarden naar beneden moet. Mieke voorspelt dat we naar een lagere maximale temperatuur gaan, en extra richtlijnen als het gaat om het transport van paarden. Ook verwacht ze dat er richtlijnen komen over de afmetingen van staanplekken in vervoersmiddelen die gebruikt worden voor paarden.

Elly Vonjessen en Mieke Theunissen geven tijdens hun interview aan dat het goed is dat er specifiek beleid komt voor paarden die het dierwelzijn gaat verhogen. Wel geven ze aan dat het van belang is dat mensen positieve stimulering krijgen om zich aan de regels te houden. Er moet volgens hun meer in het nieuws komen over dingen die er goed zijn gegaan. Harold Zoet geeft ook aan dat duidelijke regelgeving goed is, maar dat dit wel overal op dezelfde manier moet worden toegepast.

Harold Zoet verwacht dat de maximale temperaturen voor het paardentransport gaan dalen. Ook denkt hij dat de rapporten die gepresenteerd zijn vanuit de Europese onderzoeksinstantie ervoor gaan zorgen dat er vanuit de Europese wetgeving nieuwe richtlijnen doorgevoerd gaan worden in Nederland.

Deelvraag 3: “Hoe denken paardenhouders en hippische bedrijven over de toekomst van het paardentransport?”

De geënquêteerden hebben meerdere verwachte ontwikkelingen aangedragen voor de toekomst van het paardentransport.

- Het verlagen van de maximumtemperaturen (13%)
- Een maximale tijd voor het transport van een paard (6,5%)
- Verplichten van het beschikbaar stellen van water en hooi tijdens het transport (3%)
- Meer controles op papierwerk en ziektes (8%)
- Strengere eisen aan vervoersmiddelen voor paarden (9%)
- Overige verwachtingen (32,5%)

14% van de respondenten heeft geen idee over de toekomst van het paardentransport en mogelijke ontwikkelingen die er gaan komen in de wet- en regelgeving. 14% van de respondenten verwacht geen ontwikkelingen in wet- en regelgeving de komende 5 jaar.

Elly Vonjessen denkt dat er in de toekomst steeds meer aandacht zal komen voor dierwelzijn. Het competitief bezig zijn met dieren (en dus ook paarden) zal volgens haar steeds meer onder druk komen te staan. Ook Mieke Theunissen denkt dat er veel gaat veranderen in de paardensector. De sector gaat volgens haar een transitie doormaken van sport leidend naar maatschappelijk leidend. Als paarden niet meer gebruikt mogen worden voor de sport kan dat ervoor zorgen dat er veel

minder paarden getransporteerd gaan worden. Dit kan alleen al veroorzaakt worden doordat mensen niet meer op (internationale) wedstrijd kunnen gaan. Volgens Luciana Magalhaes bestaat er een mogelijkheid dat er zoveel kritiek komt op de paardensector, dat paardrijden in de toekomst niet meer toegestaan is. In dat geval is de kans groot dat veel professionele paardenhouders moeten stoppen met hun werkzaamheden. Daarnaast is het mogelijk dat het aantal paardenhouders in Nederland afneemt. Op het moment zijn er namelijk nog veel mensen die paarden bedrijfsmatig houden, of houden om erop te kunnen rijden. Als deze dingen niet meer toegestaan zijn bestaat er een mogelijkheid dat mensen die nu paarden houden hun interesse verliezen om paarden te houden. Ook Harold Zoet geeft aan dat de paardensector het niet eenvoudiger gaat krijgen. Er is (en komt) volgens hem steeds meer aandacht voor de paardensector. Hij betwijfelt of paarden in de toekomst nog wel bereden kunnen worden. Ook het dierwelzijn komt volgens hem steeds meer ter sprake.

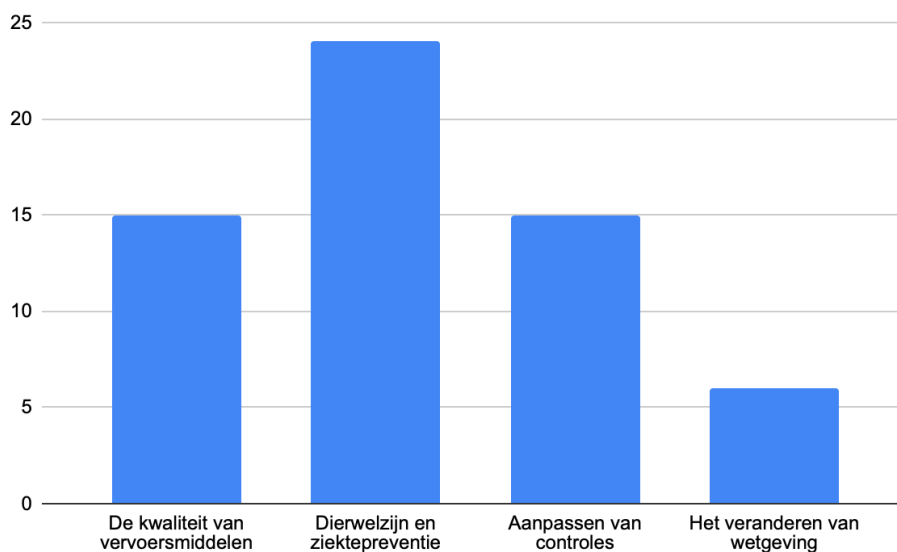
Deelvraag 4: “Welke veranderingen zouden deze mensen graag doorgevoerd hebben?”

De veranderingen die paardenhouders graag doorgevoerd willen hebben kunnen als volgt opgesomd worden op volgorde van meest belangrijk naar minst belangrijk:

1. Dierwelzijn verbeteren (26%)
2. Geen veranderingen nodig (19%)
3. Meer controles op het paardentransport (18%) & meer voorlichting en duidelijkheid over regelgeving (18%)
4. Een meer regelmatige en vaste controle op vervoersmiddelen (9%)
5. Een betere toepassing van theorie naar de praktijk (3%)

Als afsluiting van de enquête is aan de geënquêteerden gevraagd wat ze op dit moment het meest belangrijke onderwerp vinden om te verbeteren in het paardentransport.

Grafiek 2: Wat is op dit moment het meest belangrijke onderwerp om te verbeteren in het paardentransport?



Er kan aan de hand van deze resultaten geconcludeerd worden dat professionele paardenhouders het verbeteren van dierwelzijn en ziektepreventie in de paardensector het belangrijkste vinden. De kwaliteit van vervoersmiddelen verbeteren en het verhogen van het aantal controles is ook belangrijk voor de populatie. Een klein deel van de geënquêteerden geeft aan dat het veranderen van wetgeving belangrijk is. 19% van de professionele paardenhouders is van mening dat er geen veranderingen nodig zijn in de paardentransportsector.

Een onderwerp wat in de enquête en in drie verschillende interviews naar voren kwam, is dat paardenhouders, bedrijven en organisaties in de paardensector het wenselijk vinden dat er duidelijke richtlijnen op een bepaalde plek staan beschreven. Elly Vonjessen noemt als voorbeeld dat ze graag de gids voor goede praktijken van de SRP toegepast wil zien in de Nederlandse en Europese regelgeving. Ook moeten de richtlijnen volgens Harold Zoet binnen heel Europa op dezelfde manier geïmplementeerd worden.

Elly Vonjessen en Mieke Theunissen delen de mening dat er gewerkt moet worden naar een systeem die een goede uitvoering van regels beloont. Er is volgens Mieke sprake van een overregulatie op het moment, als het gaat om wet- en regelgeving in het paardentransport.

Maarten Schraa geeft aan dat er in de regelgeving een duidelijk onderscheid gemaakt moet worden tussen geregistreerde en niet geregistreerde paarden. Dat zou ervoor zorgen dat er betere controles uitgevoerd kunnen worden en er minder gesjoemeld kan worden met papieren.

Luciana Magalhaes is van mening dat de traces certificaten (exportpapieren) online afgegeven moeten worden door de NVWA. Deze organisatie kan dan steekproefgericht controleren bij bedrijven in plaats van bij elke locatie. Dit zorgt er volgens Luciana voor dat paarden niet meer zo lang hoeven te wachten voordat de exportpapieren klaar zijn. Ook zegt ze dat dit voor een kostenbesparing zorgt bij de NVWA en degenen die een keuring aanvragen.

5.2 Aanbevelingen

“Hoe moet de paardenhouder en paardentransporteur inspelen op toekomstige veranderingen van wet- & regelgeving die in de komende 5 jaar in de paardentransportsector in Nederland verwacht worden?”

Uit de interviews kan geconcludeerd worden dat er nieuwe regelgeving aan zit te komen over de maximale temperaturen voor het diertransport. Deze regelgeving kan op korte termijn geïmplementeerd worden in de wet, waardoor de paardenhouder en paardentransporteur zich op korte termijn daarop moet aanpassen. De paardenhouders en paardentransporteurs kunnen daarvoor een eigen hitteplan opstellen. De NVWA heeft enkele richtlijnen gegeven die belangrijk zijn bij het transporteren van paarden bij hoge temperaturen. De paardenhouders en -transporteurs kunnen deze richtlijnen overnemen en aanvullen met eigen ideeën voor zowel de korte- als lange termijn. Vanuit de enquêtes kwam de verwachting dat er een maximale tijd ingesteld gaat worden voor het transport van paarden. Als deze regelgeving ingevoerd gaat worden gaat dit de meeste invloed hebben op professionele paardentransporteurs. Deze bedrijven maken vaak langere ritten dan paardenhouders en hebben meerdere paarden op hun wagen staan. De bedrijven moeten zich al houden aan de rij- en rusttijden voor chauffeurs waardoor ze al beperkt zijn tot het rijden van maximaal 9 uur per dag. Een oplossing voor een maximale tijd voor het paardentransport is het onderbrengen van paarden op een ruststal om te overnachten tijdens lange reizen. Dit is voor alle bedrijven op korte termijn te regelen door te kijken naar de ruststallen op de routes die ze afleggen, en dit mee te nemen in de planning van de chauffeurs. Enkele respondenten van de enquête verwachten een verplichting in de voorziening van water en hooi tijdens alle paardentransporten. Het is paardenhouders dan ook aan te raden om dit voor de zekerheid mee te nemen tijdens het transport van hun paard. Professionele paardentransporteurs hebben dit vaak al standaard bij zich. De geënquêteerden en geïnterviewde organisaties verwachten meer controles op het gebied van dierregistraties, papierwerk en ziektes. Het is daarbij belangrijk dat paardenhouders en hippische bedrijven goed geïnformeerd worden over huidige regelgeving en nieuwe regelgeving, en dat regelgeving overal gelijkwaardig toegepast kan worden. Uit de enquêtes is gebleken dat er professionele paardenhouders zijn die geen tot weinig kennis hebben van huidige en toekomstige wetgeving. Het grootste deel van de geënquêteerden wil het liefst geïnformeerd worden op social mediakanalen. Invloedrijke organisaties binnen de sector kunnen deze communicatievorm voornamelijk gebruiken om paardenhouders te informeren. Uit de enquêtes en interviews is gebleken dat er strengere eisen worden verwacht aan vervoersmiddelen voor paarden. Een kortetermijnoplossing hiervoor is dat paardenhouders en paardentransporteurs hun voertuigen vrijwillig jaarlijks laten nakijken door een garage. Een lange termijn oplossing hiervoor is het invoeren van een jaarlijkse verplichte APK voor trailers en paardenvrachtwagens. Ook is het wenselijk dat paardenhouders en paardentransporteurs voertuigen bezitten die voldoen aan de afmetingen in bijlage 1, als dit niet het geval is moeten paardenhouders en paardentransporteurs de verantwoordelijkheid nemen om deze te vervangen. Mieke Theunissen geeft aan dat de invulling van regelgeving in het kader van ziektepreventie overgereguleerd is. Door het vereenvoudigen en moderniseren van deze wetgeving, kan data van het verleden makkelijk vergeleken worden met data van nu. Dit is een proces voor de lange termijn. Op korte termijn kunnen belangrijke richtlijnen benadrukt worden om paardenhouders en bedrijven te informeren over ziektepreventie en dierwelzijn. Een voorbeeld hiervan is de Gids Goede Praktijken van de SRP.

Als afsluitende aanbeveling is het belangrijk om te vermelden dat een positieve benadering van het veranderen van gedrag wenselijk is om mensen te motiveren zich aan de regels te houden. Hierdoor kan de verantwoordelijkheid voor het naleven van regelgeving meer bij de paardenhouder en hippische ondernemer worden gelegd. Door ook te benadrukken wat wel goed gaat in de sector motiveer je mensen om hetzelfde te doen. Zo zijn er uiteindelijk minder controles nodig en zal de maatstaaf van het paardenwelzijn gaan stijgen.

Een aanbeveling voor een vervolgonderzoek is om Europees onderzoek meer te betrekken in het theoretisch kader en het onderzoek. Ook is het wenselijk dat er bij een enquête meer respondenten komen voor het onderzoek zodat er een hoger betrouwbaarheidspercentage is.

Bibliografie

- ANP. (2019, 10 08). *BOVAG: keuringsplicht boot- en paardentrailers*. Transportonline. Geraadpleegd op 2 januari 2022, opgehaald van: <https://www.transport-online.nl/site/106039/bovag-keuringsplicht-boot-en-paardentrailers/>
- Cregier, S. (2015, 11). *Non-Commercial Horse Transport: New Standards for Trailers in Canada*. Research Gate. Geraadpleegd op 27 februari 2022, opgehaald van: https://www.researchgate.net/publication/283794562_Non-Commercial_Horse_Transport_New_Standards_for_Trailers_in_Canada
- De Raad van de Europese Unie. (2004, 12 22). *VERORDENING (EG) Nr. 1/2005 VAN DE RAAD*. Eur-Lex Europa. geraadpleegd op 29 februari 2022, opgehaald van: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX%3A32005R0001%3ANL%3AHTML>
- De Vries, I. (2022, 01 31). *Invoer wet dierentransport duurt nog jaren*. Nieuwe Oogst. geraadpleegd op 6 april 2022, opgehaald van: <https://www.nieuweoogst.nl/nieuws/2022/01/31/invoer-wet-dierentransport-duurt-nog-jaren>
- Dier & Recht. (2020, 01 22). *Stop pijn en dwang in de paardensport!* Dier&Recht. Geraadpleegd op 20 maart 2022, opgehaald van: <https://www.dierenrecht.nl/paardensport-leidt-tot-paardenleed>
- Eur-Lex Europa. (2004, 12 22). *Transportverordening*. Eur-Lex Europa. Geraadpleegd op 15 maart 2022, opgehaald van: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX%3A32005R0001%3ANL%3AHTML>
- Gunnink. (2015). *Nederland paardenland, feiten & cijfers*. Ermelo: KNHS, Afdeling communicatie. Kennisbank sport en bewegen. Geraadpleegd op 1 april 2022, opgehaald van: <https://www.kennisbanksportenbewegen.nl/?file=7063&m=1467808613&action=file.download>
- HAS Hogeschool. (2021). *Hippische Monitor 2021*. 's-Hertogenbosch: HAS Green Academy. Geraadpleegd op 18 maart 2022, opgehaald van HAS Hogeschool.
- Het Europees Parlement en de Raad. (2006, 03 15). *Regels voor rijtijden en rusttijden bij wegvervoer*. Eur-Lex Europa. Geraadpleegd 17 maart 2022, opgehaald van: <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/werktijden/regels-voor-rijtijden-en-rusttijden-bij-wegvervoer>
- KNHS. (2017). *Brochure Nederland Paardenland*. KNHS. Geraadpleegd op 5 april 2022, opgehaald van: <https://www.knhs.nl/over-knhs/publicaties/brochure-nederland-paardenland/>
- Koene, P. (2006). Feeding and welfare of domestic animals: A Darwinistic framework. In V. Bels, *Feeding in Domestic Vertebrates: From Structure to Behaviour* (pp. 84 - 107). Wageningen. Geraadpleegd op 17 maart 2022, opgehaald van: CABI publishing series.
- Messori, S., Ouweltjes, W., Visser, K., Villa, P. D., Spoolder, H., & Baltussen, W. (2016). *Improving horse welfare at transport: definition of good practices through a Delphi procedure*. fWageningen University & Research. Geraadpleegd op 22 april 2022, opgehaald van:

<https://www.wur.nl/en/Publication-details.htm?publicationId=publication-way-353039383436>

- Ministerie van Algemene Zaken. ((z.d.)). *Tien snelle tips voor gedragsverandering*. Communicatie Rijk. Geraadpleegd op 14 januari 2023, opgehaald van: <https://www.communicatierijk.nl/vakkennis/gedragskennis-en-communicatie/tien-snelle-tips-voor-gedragsverandering>
- Mitchell, M. A., & Spoolder, H. A. (2016). *Results of a desk study on best practices for animal transport*. Research Wur. Geraadpleegd op 3 april 2022, opgehaald van: <https://research.wur.nl/en/publications/results-of-a-desk-study-on-best-practices-for-animal-transport>
- Mitchell, M., & Spoolder, H. (2016). *Results of a desk study on best practices for animal transport*. Wageningen University & Research. Geraadpleegd op 17 juni 2022, opgehaald van: <https://www.wur.nl/en/Publication-details.htm?publicationId=publication-way-353039383038>
- Nieuws Europees Parlement. (2022, 1 20). *Dieren moeten beter beschermd worden tijdens vervoer*. Nieuws Europees Parlement. Geraadpleegd op 19 juni 2022, opgehaald van: <https://www.europarl.europa.eu/news/nl/press-room/20220114IPR21025/dieren-moeten-beter-beschermd-worden-tijdens-vervoer>
- NVWA. ((z.d.)). *Traces*. NVWA. Geraadpleegd op 7 juni 2022, opgehaald van: <https://www.nvwa.nl/onderwerpen/traces>
- NVWA. ((z.d.)). *Veterinaire keuring aanvragen*. NVWA. Geraadpleegd op 7 juni 2022, opgehaald van: <https://www.nvwa.nl/onderwerpen/keuring-aanvragen-veterinair>
- NVWA. (2022). *Vervoer levende dieren*. NVWA. Geraadpleegd op 7 juni 2022, opgehaald van: <https://www.nvwa.nl/onderwerpen/vervoer-levende-dieren>
- Padalino. (2015, 05). *Effects of the different transport phases on equine health status, behavior, and welfare*. Science Direct. Geraadpleegd op 29 april 2022, opgehaald van: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1558787815000246>
- Padalino, B., & Riley, C. B. (2020, 4 21). *The Implications of Transport Practices for Horse Health and Welfare*. Frontiers in Veterinary Science. Geraadpleegd op 28 maart 2022, opgehaald van: <https://www.frontiersin.org/articles/10.3389/fvets.2020.00202/full>
- Pieters, S. (2022, 04 26). *Avondshow met Lubach: 'Kap met paardensport'*. Horses. Geraadpleegd op 24 mei 2022, opgehaald van: <https://www.horses.nl/overig-nieuws/opmerkelijk/avondshow-met-lubach-kap-met-paardensport/>
- Riley, C. B., Noble, B. N., Bridges, J., Hazel, S. J., & Thompson, K. (2016, 10 25). *Horse Injury during Non-Commercial Transport*. MDPI. Geraadpleegd op 3 mei 2022, opgehaald van: <https://www.mdpi.com/2076-2615/6/11/65>

- Sectorraad paarden. (2022, Juni 22). *Dierenwelzijn*. Sectorraad paarden. Geraadpleegd op 7 augustus 2022, opgehaald van: <https://sectorraadpaarden.nl/dierenwelzijn/>
- Survey Monkey. ((z.d.)). *Steekproefgrootte berekenen*. Survey Monkey. Geraadpleegd op 21 augustus 2022, opgehaald van: <https://nl.surveymonkey.com/mp/sample-size-calculator/>
- Timmermans, I., Samyn, S., De Vidts, E., & Thijs, K. (2021, 10 6). *De paardensector in Vlaanderen*. Vlaanderen: Departement Landbouw en Visserij. Department Landbouw & Visserij, Brussel. Geraadpleegd op 6 juni 2022, opgehaald van: <https://landbouwcijfers.vlaanderen.be/de-paardensector-vlaanderen>
- TLN. (2022, Januari 19). *Rijbewijs en Code 95*. TLN. Geraadpleegd op 16 mei 2022, opgehaald van: <https://www.tln.nl/rijbewijs-en-code-95/>
- TRACESNT. (2023). *Intra certificaat*. Traces nt. Geraadpleegd op 3 januari 2023, opgehaald van: <https://webgate.ec.europa.eu/tracesnt/ecas-login?ticket=ST-522776-MeVgTnRIAmzLtPzshkQyPwJlwhEfbzh9Mzr28RGVhn5TfQ6UZ8MshUVjzyQDrmfCrgGZCZ9Bdc6mYmTPHmpHN-yntOf97TTHqTRtxPf8quTS-pjhz0VS8w9GkaZbk07RVusxSeI7MAztUINvFbVGAftfy1TP7SKgBatv95j65r7Y0PjQRNKUOc7lSy>
- Transportscanner. (2023). *Kennisbank Paardentransport*. Transportscanner. Geraadpleegd op 5 januari 2023, opgehaald van: <https://www.transportscanner.nl/kennisbank/transport-en-vervoer/dierentransport/paardentransport/>
- Trendpanel Paard. (2019, 12). *Draagvlak paardensport*. KNMVD. Geraadpleegd op 8 april 2022, opgehaald van: https://www.knmvd.nl/app/uploads/2019/12/Publicatie_Wat-vindt-Nederland_2019.pdf
- van der Aa, H. (2022, 12 21). *Maximum temperatuur bij diertransport gaat omlaag*. Melkvee. Geraadpleegd op 10 januari 2023, opgehaald van: <https://www.melkvee.nl/artikel/615097-maximum-temperatuur-bij-diertransport-gaat-omlaag/>
- Voorhorst, J. (2022, 01 21). *Europarlement wil dat veetransport maximaal acht uur duurt*. Nieuwe Oogst. Geraadpleegd op 29 december 2022, opgehaald van: <https://www.nieuweoogst.nl/nieuws/2022/01/21/euoparlement-wil-dat-veetransport-maximaal-acht-uur-duurt>
- Weeks, C. (2011, 9 2). *Welfare issues related to transport and handling of both trained and unhandled horses and ponies*. Beva. Geraadpleegd op 4 maart, opgehaald van: <https://beva.onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1111/j.2042-3292.2011.00293.x>
- Wettenbank Overheid. (2021, 4 21). *Gezondheids- en welzijnswet voor dieren*. Wetten Overheid. Geraadpleegd op 12 juni 2022, opgehaald van: <https://wetten.overheid.nl/BWBR0005662/2019-01-01>

Bijlage 1: tabel 2

Minimale benodigde ruimte tijdens transport in vierkante meters:

Tabel 3

Volwassen paarden	1,75 m ² (0,7 × 2,5 m)
Jonge paarden (6-24 maanden) (voor transporten tot 48 uur)	1,2 m ² (0,6 × 2 m)
Jonge paarden (6-24 maanden) (voor transporten van meer dan 48 uur)	2,4 m ² (1,2 × 2 m)
Pony's (kleiner dan 144 cm)	1 m ² (0,6 × 1,8 m)
Veulens (0-6 maanden)	1,4 m ² (1 × 1,4 m)

(Mitchell & Spoolder, 2016)

Bijlage 2: Interview en enquête vragen

Enquête vragen

1. Wat is uw naam, leeftijd
2. Bent u professionele paardenhouder?
 - Ja
 - Nee
3. Wat voor type bedrijf heeft u?
 - Manege

- Pensionstal
 - Opfok
 - Fokkerij
 - Handelsstal
 - Overig, namelijk
4. Hoe lang bent u al als ondernemer in de hippische sector actief?
 - 0 – 5 jaar
 - 5 – 10 jaar
 - 10 – 15 jaar
 - Langer dan 15 jaar
 5. Heeft u naast het bedrijf nog een nevenfunctie in de hippische sector?
 - Nee
 - Ja, namelijk
 6. Welk vervoersmiddel gebruikt u om uw paard/pony te transporteren?
 - Trailer
 - Tweepaards vrachtwagen
 - Grote vrachtwagen
 7. Heeft u wel eens gebruik gemaakt van een professioneel bedrijf om uw paarden te transporteren?
 - Ja
 - Nee
 8. Met welke wet- & regelgeving in de paardentransportsector bent u bekend?
 9. Is er binnen uw bedrijf veel internationale handel?
 - Ja
 - Nee
 10. Bent u daardoor goed bekend met (internationale) transportwetgeving?
 - Ja
 - Nee
 - Een beetje
 11. Wat vindt u van de huidige regels over dierwelzijn en ziektepreventie in het paardentransport?
 - Matig
 - Voldoende
 - Goed
 - Heel goed
 12. Hoe neemt u op dit moment nieuws tot zich als het gaat om veranderingen in wet- en regelgeving in het paardentransport?
 - Vakbladen
 - Websites
 - Belangenorganisaties
 - Sociale media
 - Overig, namelijk

13. Op welke wijze zou u graag geïnformeerd willen worden over veranderingen in de wet- en regelgeving in het paardentransport?
14. Door wie zou u graag geïnformeerd willen worden over veranderingen in de wet- en regelgeving in het paardentransport?
15. Vindt u dat paardenhouders en hippische bedrijven genoeg tijd hebben om zich aan te passen aan nieuwe regelgeving ten aanzien van het paardentransport?
 - Ja, want
 - Nee, want
16. Wat verwacht u dat de ontwikkelingen gaan zijn binnen een periode van 5 jaar in het kader van wet- en regelgeving in het paardentransport in Nederland?
17. Welke verandering zou u graag zien in het kader van wet- en regelgeving in het paardentransport in Nederland?
18. Wat vindt u op dit moment het meest belangrijk om te verbeteren in de paardentransport sector?
 - Dierwelzijn en ziektepreventie
 - Kwaliteit van vervoersmiddelen
 - Strengere of minder strenge wetgeving
 - Meer/minder controle

Interview vragen

1. Wie bent u, en wat is uw functie binnen het bedrijf waar u werkzaam bent?
2. Wat is uw bijdrage in de paarden(transport)sector?
3. Waarom vindt u het belangrijk om dit werk te doen/ wat is uw motivatie?
4. Hoe lang bent u al actief in de paarden(transport)sector?
5. Wat vindt u van de huidige regels over dierwelzijn en ziektepreventie in het paardentransport?
6. Worden paardenhouders en hippische bedrijven genoeg voorgelicht/ geïnformeerd over de wet- en regelgeving ten aanzien van het paardentransport?
7. Welke rol speelt de NVWA in het paardentransport in Nederland? Wat vindt u daarvan?
8. Vindt u dat paardenhouders en hippische bedrijven genoeg tijd hebben om zich aan te passen aan nieuwe regelgeving ten aanzien van het paardentransport?
9. Wat verwacht u dat de ontwikkelingen gaan zijn binnen een periode van 5 jaar in het kader van het paardentransport in Europa?
10. Welke veranderingen zou u willen aanbrengen in wet- en regelgeving in het paardentransport?
11. Wat zou deze verandering verbeteren in de paardentransportsector?
12. Welke verandering vindt u nu het belangrijkste om doorgevoerd te laten worden?
13. Hoe ziet u de paardensector met zicht op de toekomst?

Bijlage 3: Uitkomst interviews per deskundige

Elly Vonjessen – de Dierenbescherming

1. Wie bent u, en wat is uw functie binnen het bedrijf waar u werkzaam bent?

Antwoord:

Ik ben Elly Vonjessen. Ik ben beleidsmedewerker bij de dierenbescherming van de huisdieren en hobbydieren, daar vallen paarden dus ook onder. Als beleidsmedewerker probeer je het beleid van anderen aan te passen.

2. Wat is uw bijdrage in de paarden(transport)sector?

Antwoord:

Dat wij stimuleren dat er voor paarden goed beleid is in Nederland.

3. Waarom vindt u het belangrijk om dit werk te doen/ wat is uw motivatie?

Antwoord:

Aandacht voor dieren in Nederland is best oké met de inbreng van de Partij voor de Dieren ect. Tegelijkertijd vinden we dat er nog te weinig specifiek geregeld is voor allerlei diergroepen. Dat gaat over wet- en regelgeving maar ook andere dingen. De houding tegenover dieren is al enorm veranderd, en dat vinden wij heel goed. Maar we pakken niet door als het gaat om het invullen wat goed is voor dieren, we moeten ze meer centraal stellen. Dus concrete en specifieke afspraken over goede gezondheid en welzijn van dieren zijn erg belangrijk. Daarnaast moeten we met zijn allen ook gaan kijken naar de positieve benadering van welzijn.

4. Hoe lang bent u al actief in de paarden(transport)sector?

Antwoord:

Ik ben 10 jaar actief vrijwilliger geweest voor de dierenbescherming, en nu al 20 jaar als beroepskracht bezig.

5. Wat vindt u van de huidige regels over dierwelzijn en ziektepreventie in het paardentransport?

Antwoord:

De regels zijn te weinig specifiek gemaakt. Een renpaard en een slachtpaard moeten hetzelfde behandeld worden op transport. Er moet vanuit de wettelijke status gekeken worden naar nieuwe regelgeving. Er zijn wel verschillende invullingen van de wet zoals de gids van goede praktijken, maar in de wetten zelf moet het nog specifiekere geregeld worden.

6. Worden paardenhouders en hippische bedrijven genoeg voorgelicht/ geïnformeerd over de wet- en regelgeving ten aanzien van het paardentransport?

Antwoord:

Ja dat is zeker waar. Dat is waar het begint om verbetering aan te brengen in de wet- en regelgeving. Zowel de particulieren als de bedrijven. Er moet een grote organisatie in de sector uitgekozen worden die hier mee bezig gaat.

7. Welke rol speelt de NVWA in het paardentransport in Nederland? Wat vindt u daarvan?

Antwoord:

De rol van de NVWA is eigenlijk wel duidelijk, ze handhaven en houden toezicht. Er is niet voldoende capaciteit bij de NVWA en er worden niet altijd de juiste keuzes gemaakt waar ze handhaven. Er zijn veel terreinen die onvoldoende kans lopen op controle, ook in het paardentransport. Er moet vanuit Nederland meer geïnvesteerd worden in handhaving. Het is ook belangrijk dat de samenleving bereid is om te betalen voor de NVWA, hiervoor moet de samenleving meer geïnformeerd worden over het belang hiervan. De sector moet zichzelf hier meer voor inzetten en niet bang zijn voor meer regelgeving.

8. Vindt u dat paardenhouders en hippische bedrijven genoeg tijd hebben om zich aan te passen aan nieuwe regelgeving ten aanzien van het paardentransport?

Antwoord:

Ja eigenlijk wel. Het instellen van regelgeving is een lang proces, het opstellen van regelgeving wordt ook eigenlijk altijd gedaan met inspraak van de sector als het gaat om invullen van de regelgeving. Het is wel belangrijk dat een sector zich goed organiseert en dus inderdaad zorgt dat ze vertegenwoordigd worden om met het ministerie inspraak te hebben op die wet- en regelgeving. Wetgeving zou niet nodig moeten zijn om je eigen welzijnscriteria op te stellen.

9. Wat verwacht u dat de ontwikkelingen gaan zijn binnen een periode van 5 jaar in het kader van het paardentransport in Nederland of Europa?

Antwoord:

Op Europese regelgeving hopen we wat goede dingen te gaan zien in de nieuwe transportrichtlijnen. Dat is wel een beetje kwetsbaar omdat er Europese verkiezingen aan zitten te komen dus dan is het weer een tijdje stil in Brussel. Dus we gaan proberen om deze onderwerpen op de agenda aan te houden, en er niet van afvallen op het moment dat er een nieuw parlement zit.

10. Welke veranderingen zou u willen aanbrengen in wet- en regelgeving in het paardentransport?

Antwoord:

We willen een update maken van de gids voor goede praktijken van de SRP. Het zou een geweldige stap zijn als deze gids toegepast zou kunnen worden op regelgeving. We hebben het al aangekaart bij Europese collega's.

11. Wat zou deze verandering verbeteren in de paardentransportsector?

Antwoord:

Als de paardenhouders de gids voor goede praktijken goed kennen en willen implementeren bij hun dieren zal er veel minder controle nodig zijn door overheidsinstanties.

12. Welke verandering vindt u nu het belangrijkste om doorgevoerd te laten worden?

Antwoord:

Zie vraag 10

13. Hoe ziet u de paardensector met zicht op de toekomst?

Antwoord:

Ik denk dat er in de toekomst steeds meer aandacht zal komen voor dierwelzijn. Ik denk ook dat het competitief bezig zijn met dieren steeds meer onder druk zal komen te staan.

1. Wie bent u, en wat is uw functie binnen het bedrijf waar u werkzaam bent?

Antwoord:

Ik ben Mieke Theunissen, secretaris bij de SRP en ik werk verder bij LTO Nederland als sectorspecialist paardenhouderij.

2. Wat is uw bijdrage in de paarden(transport)sector?

Antwoord:

Wat ik met name probeer te doen is ruimte houden voor ondernemerschap in de paardenhouderij

3. Waarom vindt u het belangrijk om dit werk te doen/ wat is uw motivatie?

Antwoord:

De paardensector is een prachtige sector waar de uitdaging ligt om mensen die niks met paarden hebben daarin mee te nemen. Ongeveer 1 miljoen van de 18 miljoen mensen in Nederland is paardenliefhebber. Dus we hebben een hele grote groep die nog niks met paarden heeft maar ook nog niks tegen paarden heeft. Ik gun het iedereen om kennis te maken met paarden.

4. Hoe lang bent u al actief in de paarden(transport)sector?

Antwoord:

Ik heb hiervoor in het onderwijs gewerkt als beleid coördinator van een hbo-paardenopleiding, daarna heb ik nog drie jaar in Deurne gewerkt. En ik werk nu 9 jaar voor LTO Nederland.

5. Wat vindt u van de huidige regels over dierwelzijn en ziektepreventie in het paardentransport?

Antwoord:

Op het welzijnsvlak van paarden hebben wij te maken met Europese verordeningen als het gaat om transport. De basis van Europese transportverordeningen liggen in het slachtpaarden transport. Ik ben van mening dat het transport van paarden een hoge standaard heeft, wij willen een paard zo goed mogelijk transporteren zodat het paard ook zo goed mogelijke prestaties kan leveren. Als ik kijk naar ziektepreventie denk ik dat het soms wat overgereguleerd ingericht is. Er komt namelijk veel papierwerk kijken bij de voorkoming van ziektes. Iets dat vervelend is maar noodzakelijk is dat je data van vijf jaar geleden kan vergelijken met data van vandaag. Op het moment dat een ambtenaar bedenkt dat een bepaald papiertje (wat erg lang gebruikt is) totaal anders ingevuld wordt, dan kan de data dus niet meer goed met elkaar vergeleken worden. Dan kan er geen antwoord gegeven worden of er een hogere gezondheid status bij paarden bereikt is of dat transporten met een hoger dierwelzijn uitgevoerd worden. In het belang daarvan gaat het veel te traag om vereenvoudigingen en modernisering of digitalisering door te voeren.

6. Worden paardenhouders en hippische bedrijven genoeg voorgelicht/ geïnformeerd over de wet- en regelgeving ten aanzien van het paardentransport?

Antwoord:

Ik denk dat het goed is dat daar een organisatie voor gekomen is. Het is belangrijk dat verschillende organisaties krachten bundelen en dat je als ondernemer in de paardensector

je kunt focussen op je bedrijf en het ondernemen daarbinnen. Je kan dan als ondernemer die organisatie de zorg op zich laten nemen om iedereen te informeren over hoe regelgeving in elkaar steekt en wanneer er veranderingen plaatsvinden. Mijn taak is om bij noodzakelijke veranderingen een lobby functie op mij te nemen om dingen voor elkaar te krijgen.

7. Welke rol speelt de NVWA in het paardentransport in Nederland? Wat vindt u daarvan?

Antwoord:

Ik vind hem ingewikkeld, ook de NVWA zelf vind ik ingewikkeld. De NVWA heeft verschillende departementen en mijn indruk is dat dat niet altijd even goed met elkaar overlegt en samenwerkt. Organisaties maken verschillende richtlijnen en dat kan het erg onduidelijk maken. Toch ben ik wel blij dat de NVWA er is.

8. Vindt u dat paardenhouders en hippische bedrijven genoeg tijd hebben om zich aan te passen aan nieuwe regelgeving ten aanzien van het paardentransport?

Antwoord:

Als je bijvoorbeeld kijkt naar I&R wisten wij in 2015 al dat die verandering eraan zat te komen. De Nederlandse overheid is wat laat geweest met de implementatie maar de ondernemer had dit al eerder kunnen weten. Er zijn nu nog steeds ondernemers die afwachten en zich nog niet aan deze regelgeving houden zodat ze er pas instappen als het systeem volledig draaiende is en geen fouten meer bevat.

9. Wat verwacht u dat de ontwikkelingen gaan zijn binnen een periode van 5 jaar in het kader van het paardentransport in Europa?

Antwoord:

Wat er sowieso aan zit te komen zijn strengere eisen op het gebied van paardenwelzijn. Er zijn nu net een aantal FSA (Europese onafhankelijke onderzoeksinstantie) Rapporten gepresenteerd. Een van de zaken die daar gepresenteerd zijn is dat de maximale temperatuur voor transporten van 27 graden naar 25 graden is teruggebracht. Dat moet nog allemaal door de commissies en het parlement, maar ik voorspel wel dat we naar een lagere temperatuur gaan en extra richtlijnen als het gaat om het transport van paarden. Daarnaast zie ik dat er kaders gegeven zijn over afmetingen van voertuigen. Dan gaat het om hoogtes en breedtes waarin paarden mogen staan, en ook daar verwacht ik dat de open normen meer gaan verdwijnen.

10. Welke veranderingen zou u willen aanbrengen in wet- en regelgeving in het paardentransport?

Antwoord:

Ik zou met name op dit moment de implementatie van modernisering van systemen in de Nederlandse wet het belangrijkste vinden en dan eigenlijk nog verder door naar de implementatie bij de uitvoerende en controlerende organisaties. Ik denk dat we aan het over reguleren zijn, er zijn te veel prikkels om dingen die niet goed gaan. Het zou mooi zijn als we naar een systeem kunnen waarbij mensen gemotiveerd doen om dingen goed te doen.

11. Wat zou deze verandering verbeteren in de paardentransportsector?

Antwoord:

Ik vond het vroeger ook niet leuk als ik straf kreeg omdat ik te laat in de les kwam, ik vond het veel leuker als ik een 8 had voor mijn toets. Bij een positieve benadering is er meer

motivatie om dingen goed te doen, ook is er meer verantwoordelijkheidsgevoel. Ik denk dat de sector daardoor erg vooruitgaat en er minder controles nodig zijn.

12. Welke verandering vindt u nu het belangrijkste om doorgevoerd te laten worden?

Antwoord:

Zie vraag 10

13. Hoe ziet u de paardensector met zicht op de toekomst?

Antwoord:

Ik denk dat er veel gaat veranderen. Ik denk dat we een transitie gaan doormaken van een paardensector waarin we veel sport leidend denken, we naar een maatschappelijk leidend opzicht gaan. Er is namelijk een verschuiving van veel sportruiters naar meer recreatieruiters. Ik denk dat we meer coaching, therapieën gaan uitoefenen en dat het paard als leerpartner meer een plek krijgt dan voorheen (maatschappelijk-sociaal domein)

Maarten Schraa – Horse & Transport en Horse Hotel Hoogeveen

1. Wie bent u, en wat is uw functie binnen het bedrijf waar u werkzaam bent?

Antwoord:

Ik ben Maarten Schraa, eigenaar van twee bedrijven: Horse & Transport en Horse Hotel Hoogeveen.

2. Wat is uw bijdrage in de paarden(transport)sector?

Antwoord:

Verbinding toevoegen tussen de klant en een heleboel transporteurs. Door mijn ervaring en mijn netwerk kan ik een connectie leggen zodat de klant zo goed mogelijk geholpen kan worden. Het hele plaatje maak ik toegankelijk voor mensen die zelf weinig ervaring hebben met bijvoorbeeld het maken van exportpapieren.

3. Waarom vindt u het belangrijk om dit werk te doen/ wat is uw motivatie?

Antwoord:

Omdat er steeds meer vraag is van klanten om meer informatie te krijgen over paardentransport en de informatie die daarbij hoort. Daar speel ik als bedrijf op in door een volledig pakket aan te bieden

4. Hoe lang bent u al actief in de paarden(transport)sector?

Antwoord:

Ik ben in 2015 bij een paardentransporteur in dienst gegaan. In 2019 ben ik voor mezelf begonnen.

5. Wat vindt u van de huidige regels over dierwelzijn en ziektepreventie in het paardentransport?

Antwoord:

Aan de ene kant kan het wat mij betreft niet streng genoeg, maar de manier waarop er met regelgeving om wordt gegaan is zo verschillend. Er moet een gesloten systeem komen.

6. Worden paardenhouders en hippische bedrijven genoeg voorgelicht/ geïnformeerd over de wet- en regelgeving ten aanzien van het paardentransport?

Antwoord:

Er wordt geacht dat je alles weet, maar alle richtlijnen die door vertaald worden moeten op dezelfde plek te vinden zijn. Ook moet het werkbaar blijven voor de praktijk. Iedereen

heeft wel zijn eigen verantwoordelijk om te onderzoeken wat de regels zijn om zich daarna aan de regels te houden.

7. Welke rol speelt de NVWA in het paardentransport in Nederland? Wat vindt u daarvan?

Antwoord:

Voor de NVWA zijn wij maar een kleine club in de gehele sector waarin ze opereren. Als je een vraag hebt spelen ze er wel heel goed op in. De kennis en werkwijze van de uitvoerende dierenartsen verschilt heel erg bij het omgaan met dingen die zich tijdens een exportkeuring voordoen, ook zijn ze onderbezet.

8. Vindt u dat paardenhouders en hippische bedrijven genoeg tijd hebben om zich aan te passen aan nieuwe regelgeving ten aanzien van het paardentransport?

Antwoord:

Ik ben van mening dat paardenhouders en hippische bedrijven genoeg tijd hebben om zich aan te passen aan nieuwe regelgeving. Het is wel lastig dat doorvertalingen van die regelgeving over verspreid zijn.

9. Wat verwacht u dat de ontwikkelingen gaan zijn binnen een periode van 5 jaar in het kader van het paardentransport in Europa?

Antwoord:

Er gaan meer controles komen om te kijken of paarden geregistreerd zijn op een UBN-nummer. De verzameling van paarden gaat ingewikkelder worden. Klanten gaan steeds veeleisender worden op het gebied van welzijn en service.

10. Welke veranderingen zou u willen aanbrengen in wet- en regelgeving in het paardentransport?

Antwoord:

Het zou voor iedereen helpen als er iets komt op het vlak komt van geregistreerde en niet geregistreerde paarden.

11. Wat zou deze verandering verbeteren in de paardentransportsector?

Antwoord:

Er wordt gesjoemeld met papieren zodat die paarden weg kunnen naar het buitenland. Daar moeten we vanaf en het moet meer werkbaar worden. Dus meer handhaven op de registratie van paarden op UBN Nummers en regelgeving treffen die zorgen dat bedrijven zich aan de regels houden.

12. Welke verandering vindt u nu het belangrijkste om doorgevoerd te laten worden?

Antwoord:

QR-code op een paspoort laten zetten en inscannen als koppeling aan UBN. Zodat iedereen op elk moment de gegevens van een paard kan zien wanneer ze een paspoort in hun handen hebben. Ook moet er een koppeling van systemen komen voor bijvoorbeeld keuringsaanvragen. Nu merk ik dat ik vaak meerdere keren dezelfde informatie in moet voeren als het gaat om export.

13. Hoe ziet u de paardensector met zicht op de toekomst?

Antwoord:

Er gaat veel meer aandacht komen voor dierwelzijn.

1. Wie bent u, en wat is uw functie binnen het bedrijf waar u werkzaam bent?

Antwoord:

Ik ben Luciana Magalhaes, eigenaar van Luma Equi Service (een transportbedrijf voor paarden).

2. Wat is uw bijdrage in de paarden(transport)sector?

Antwoord:

Eigenlijk het uitvoeren van paardentransport waarbij ik vooral heel servicegericht wil werken, daarbij is klantcontact ook belangrijk.

3. Waarom vindt u het belangrijk om dit werk te doen/ wat is uw motivatie?

Antwoord:

Ik vind het leuk om veel verschillende soorten plekken, stallen en paarden te zien. Ook is het gewoon heel leuk dat je mensen van dienst kan zijn met het transport van hun dier.

4. Hoe lang bent u al actief in de paarden(transport)sector?

Antwoord:

Ik ben 3 jaar actief met mijn eigen bedrijf, daarvoor was ik in dienst bij andere paardentransporteurs.

5. Wat vindt u van de huidige regels over dierwelzijn en ziektepreventie in het paardentransport?

Antwoord:

Ik ben daar eigenlijk wel erg tevreden over. Ik ben wel van mening dat de manier waarop exportpapieren gemaakt worden onhandig en duur is.

6. Worden paardenhouders en hippische bedrijven genoeg voorgelicht/ geïnformeerd over de wet- en regelgeving ten aanzien van het paardentransport?

Antwoord:

Ja, als je er iets over wilt vinden staat dat duidelijk aangegeven op verschillende platformen.

7. Welke rol speelt de NVWA in het paardentransport in Nederland? Wat vindt u daarvan?

Antwoord:

De rol van de NVWA is matig. Ze zouden hun werk wat beter uit kunnen voeren. Soms weten ze niet alles over de geldende regelgeving, waardoor er discussies kunnen ontstaan. De prijs van hun diensten is ook erg veel en deze blijft alleen maar stijgen.

8. Vindt u dat paardenhouders en hippische bedrijven genoeg tijd hebben om zich aan te passen aan nieuwe regelgeving ten aanzien van het paardentransport?

Antwoord:

Ja ik geloof wel dat paardenhouders en hippische bedrijven daar genoeg tijd voor hebben. Mensen moeten er wel aan wennen, maar alles staat wel duidelijk aangegeven.

9. Wat verwacht u dat de ontwikkelingen gaan zijn binnen een periode van 5 jaar in het kader van het paardentransport in Europa?

Antwoord:

Ik weet dat alle paarden in Nederland geregistreerd moeten worden. De maximumtemperaturen gaan ook omlaag voor het transporteren van paarden.

10. Welke veranderingen zou u willen aanbrengen in wet- en regelgeving in het paardentransport?

Antwoord:

Het zou makkelijk zijn als de traces certificaten online afgegeven kunnen worden. En dat er dan met steekproeven controles uitgevoerd worden.

11. Wat zou deze verandering verbeteren in de paardentransportsector?

Antwoord:

Dierwelzijn verhogen omdat paarden niet meer lang hoeven te wachten tot de keuring klaar is. Ook zorgt het voor een grote kostenbesparing voor paardentransporteurs en de NVWA zelf. De NVWA stuurt nu steeds medewerkers naar locaties om exportpapieren goed te keuren.

12. Welke verandering vindt u nu het belangrijkste om doorgevoerd te laten worden?

Antwoord:

Zie vraag 10

13. Hoe ziet u de paardensector met zicht op de toekomst?

Antwoord:

Er bestaat een mogelijkheid dat er zoveel kritiek komt op de paardensector, dat paardrijden in de toekomst niet meer toegestaan is. Ik ben wel bang dat de paardensport eraan onderdoor gaat als linkse partijen het alleen voor het zeggen gaan hebben in Nederland.

Harold Zoet – Happy Equine Transport, Ysselvliedt Stud & LTO Noord

1. Wie bent u, en wat is uw functie binnen het bedrijf waar u werkzaam bent?

Antwoord:

Ik ben Harold Zoet, eigenaar van Happy Equine Transport en Ysselvliedt Stud. Ook ben ik werkzaam als voorzitter bij LTO Noord.

2. Wat is uw bijdrage in de paarden(transport)sector?

Antwoord:

Mijn bijdrage aan de paardentransportsector is het internationale transport van paarden voor mijn klanten.

3. Waarom vindt u het belangrijk om dit werk te doen/ wat is uw motivatie?

Antwoord:

Omdat ik van mening was dat er plek in de markt was om een transportbedrijf op te richten waar dierwelzijn hoog in het vaandel staat, en het verzorgen van de dieren tijdens het transport belangrijk is.

4. Hoe lang bent u al actief in de paarden(transport)sector?

Antwoord:

Ik heb Happy Equine Transport in 2020 opgericht. Daarvoor was ik in dienst bij een transporteur.

5. Wat vindt u van de huidige regels over dierwelzijn en ziektepreventie in het paardentransport?

Antwoord:

Op zich zijn de regels goed, maar de rijtijden blijken in de praktijk soms lastig te zijn. Theoretisch is het wel goed ingericht maar in de praktijk kan het dierwelzijn in de knel komen.

6. Worden paardenhouders en hippische bedrijven genoeg voorgelicht/ geïnformeerd over de wet- en regelgeving ten aanzien van het paardentransport?

Antwoord:

Sommige organisaties doen er veel aan om paardenhouders en bedrijven te informeren, dat is heel fijn. Het is wel lastig om het te organiseren en duidelijk te maken voor de paardenhouder, er is communicatie op te veel verschillende kanalen.

7. Welke rol speelt de NVWA in het paardentransport in Nederland? Wat vindt u daarvan?

Antwoord:

De rol van de NVWA gaat toenemen door de komst van de I&R regelgeving. De prijzen van de NVWA staan wel erg uit verhouding met de werkzaamheden die uitgevoerd worden.

8. Vindt u dat paardenhouders en hippische bedrijven genoeg tijd hebben om zich aan te passen aan nieuwe regelgeving ten aanzien van het paardentransport?

Antwoord:

Ja dat is wel te doen. Wel ben ik van mening dat de consequenties van de brexit voor Europa hadden beter uitgelegd moeten worden.

9. Wat verwacht u dat de ontwikkelingen gaan zijn binnen een periode van 5 jaar in het kader van het paardentransport in Europa?

Antwoord:

Ik heb gehoord dat de maximumtemperaturen voor het paardentransport omlaag gaan. Ook zijn er nieuwe EU-richtlijnen opgesteld die waarschijnlijk doorvertaald gaan worden in de Nederlandse wetgeving.

10. Welke veranderingen zou u willen aanbrengen in wet- en regelgeving in het paardentransport?

Antwoord:

In Europa worden regelgeving op verschillende manieren doorgevoerd, In het ene land hebben ze strengere controles en andere procedures dan andere landen. Als Europa moet dit gelijk gesteld worden.

11. Wat zou deze verandering verbeteren in de paardentransportsector?

Antwoord:

Ik denk dat mensen dan beter weten waar ze aan toe zijn.

12. Welke verandering vindt u nu het belangrijkste om doorgevoerd te laten worden?

Antwoord:

De persoon die regelgeving maakt moet in gesprek gaan met mensen die in de praktijk met regelgeving te maken hebben. Sommige theorie is in de praktijk niet uitvoerbaar.

13. Hoe ziet u de paardensector met zicht op de toekomst?

Antwoord:

We gaan het niet eenvoudiger krijgen. Er is (en komt) steeds meer aandacht voor de paardensector. Er is twijfel of paarden in de toekomst nog wel bereden kunnen worden en het dierwelzijn komt steeds meer ter sprake.

Bijlage 4: Antwoorden van de respondenten

1	A	B	C	D	E	F	G	H	I	
1	Tijd	Wat is uw naam?	Wat is uw leeftijd?	Bent u een professionele	Wat voor type bedrijf heeft	Hoe lang bent u al als on	Heeft u naast het bedrijf n	Welk vervoersmiddel geb	Heeft u wel eens gebruik	Mel
2	23-11-2022 15:20:44	Stefanie Verhoef	25 tot 35 jaar	Ja	Pensionstal	5 tot 10 jaar	Nee	Trailer	Nee	Dat
3	23-12-2022 17:54:35	Sibel Ambagts	25 tot 35 jaar	Ja	Rusthuis	10 tot 15 jaar	Nee	Trailer	Ja	Na
4	23-12-2022 20:34:56	L v zante	35 tot 45 jaar	Ja	Fokkerij	5 tot 10 jaar	Nee	Trailer	Ja	Vor
5	3-1-2023 10:28:26	Misha	45 tot 55 jaar	Ja	Alles een beetje	10 tot 15 jaar	Ja	Trailer	Nee	We
6	3-1-2023 12:43:01		18 tot 25 jaar	Ja	Pensionstal	0 tot 5 jaar	Nee	Tweepaards vrachtwagen	Ja	NV
7	3-1-2023 17:39:20	Henk	45 tot 55 jaar	Nee	Hobbyboer	Langer dan 15 jaar	Ja	Trailer	Nee	Co
8	3-1-2023 17:50:47	Babet	18 tot 25 jaar	Ja	Sport	0 tot 5 jaar	Nee	Tweepaards vrachtwagen	Ja	Nw
9	4-1-2023 10:22:32	Helga	45 tot 55 jaar	Ja	Manege	10 tot 15 jaar	Ja	Tweepaards vrachtwagen	Nee	De
10	6-1-2023 6:44:57	Erik Braat	25 tot 35 jaar	Ja	Fokkerij	5 tot 10 jaar	Ja	Tweepaards vrachtwagen	Ja	NV
11	6-1-2023 15:46:45	Erna	Ouder dan 55 jaar	Ja	Fokkerij	Langer dan 15 jaar	Ja	Trailer	Nee	Ik v
12	6-1-2023 16:46:39	Zeg ik liever niet	45 tot 55 jaar	Ja	Zorgbedrijf met o.a. paarc	Langer dan 15 jaar	Nee	Trailer	Nee	Mel
13	6-1-2023 19:26:18	Caroline de Bruin	Ouder dan 55 jaar	Ja	Pensionstal	Langer dan 15 jaar	Nee	Trailer	Nee	Ge
14	7-1-2023 12:08:29	Gwen Rijn	35 tot 45 jaar	Ja	Pensionstal	0 tot 5 jaar	Ja	Trailer	Ja	NV
15	10-1-2023 13:27:29	Arjan	35 tot 45 jaar	Ja	Manege	10 tot 15 jaar	Ja	Trailer	Ja	Nvc
16	10-1-2023 16:55:03	Shelly	25 tot 35 jaar	Ja	Internationaal paardentra	0 tot 5 jaar	Nee	Tweepaards vrachtwagen	Ja	NV
17	10-1-2023 17:25:11	Martijn Breedveld	35 tot 45 jaar	Nee	Paarden transportbedrijf	0 tot 5 jaar	Nee	Grote vrachtwagen	Ja	Wij
18	10-1-2023 20:00:53		Ouder dan 55 jaar	Ja	Handelstal	Langer dan 15 jaar	Ja	Grote vrachtwagen	Nee	NV
19	10-1-2023 20:02:33	Ikke	25 tot 35 jaar	Ja	Pensionstal	0 tot 5 jaar	Nee	Trailer	Nee	Nie
20	10-1-2023 20:02:36		35 tot 45 jaar	Ja	Manege	5 tot 10 jaar	Nee	Trailer	Nee	Die
21	10-1-2023 20:04:22		35 tot 45 jaar	Ja	Pensionstal	5 tot 10 jaar	Nee	Tweepaards vrachtwagen	Ja	De
22	10-1-2023 21:08:08	Mandy Koops	25 tot 35 jaar	Ja	Sport, fokkerij	10 tot 15 jaar	Nee	Trailer	Nee	X
23	10-1-2023 21:44:29	Mooren	35 tot 45 jaar	Ja	Fokkerij	Langer dan 15 jaar	Nee	Trailer	Ja	De
24	10-1-2023 21:51:07	cok muddle	Ouder dan 55 jaar	Ja	Handelstal	Langer dan 15 jaar	Nee	Tweepaards vrachtwagen	Ja	ma
25	10-1-2023 21:53:32	Paardenhouderij Reilink	Ouder dan 55 jaar	Ja	Oplok handel beleren per	Langer dan 15 jaar	Nee	Grote vrachtwagen	Nee	Vor
26	10-1-2023 23:03:53	Carola	25 tot 35 jaar	Ja	Pensionstal	0 tot 5 jaar	Nee	Trailer	Nee	De
27	10-1-2023 23:16:28		25 tot 35 jaar	Ja	Handelstal	5 tot 10 jaar	Ja	Trailer	Nee	t
28	11-1-2023 6:37:23	An	35 tot 45 jaar	Ja	Pensionstal	Langer dan 15 jaar	Nee	Trailer	Ja	Bel
29	11-1-2023 8:20:03	Gert Jan Lutke Holzik	45 tot 55 jaar	Ja	Manege	Langer dan 15 jaar	Ja	Trailer	Nee	Ge
30	11-1-2023 9:47:15	Dominique	18 tot 25 jaar	Ja	training, verkoop en sport	0 tot 5 jaar	Ja	Tweepaards vrachtwagen	Nee	TR
31	11-1-2023 10:23:41	Lucy van rijnen	18 tot 25 jaar	Ja	Pension en handelstal	0 tot 5 jaar	Ja	Grote vrachtwagen	Ja	/
32	11-1-2023 10:30:07	Leah	18 tot 25 jaar	Ja	Manege	10 tot 15 jaar	Ja	Trailer	Nee	Ge

1	A	B	C	D	E	F	G	H	I	
1	Tijd	Wat is uw naam?	Wat is uw leeftijd?	Bent u een professionele	Wat voor type bedrijf heeft	Hoe lang bent u al als on	Heeft u naast het bedrijf n	Welk vervoersmiddel geb	Heeft u wel eens gebruik	Mel
32	11-1-2023 10:30:07	Leah	18 tot 25 jaar	Ja	Manege	10 tot 15 jaar	Ja	Trailer	Nee	Ge
33	11-1-2023 10:44:33	Mirjam	45 tot 55 jaar	Ja	Pensionstal en fokkerij	0 tot 5 jaar	Nee	Tweepaards vrachtwagen	Ja	dez
34	11-1-2023 11:13:00		Ouder dan 55 jaar	Ja	alle boven genoemde	Langer dan 15 jaar	Ja	Trailer	Nee	wat
35	11-1-2023 12:49:13		35 tot 45 jaar	Ja	Nvt	0 tot 5 jaar	Nee	Grote vrachtwagen	Nee	Nie
36	11-1-2023 13:37:54		25 tot 35 jaar	Ja	Manege met fokkerij	0 tot 5 jaar	Ja	Trailer	Ja	Alle
37	11-1-2023 15:26:05	Ben Falk	Ouder dan 55 jaar	Ja	Fokkerij	0 tot 5 jaar	Nee	Trailer	Ja	Glo
38	11-1-2023 15:55:59		45 tot 55 jaar	Ja	Ponyhengsten houder	5 tot 10 jaar	Ja	Tweepaards vrachtwagen	Ja	Toti
39	11-1-2023 16:09:48	Ana de Snoo-Casal	45 tot 55 jaar	Ja	Fokkerij	0 tot 5 jaar	Nee	Trailer	Nee	Pat
40	11-1-2023 17:12:16	Carlien Westerdiep	45 tot 55 jaar	Ja	Pensionstal	5 tot 10 jaar	Nee	Trailer	Nee	Ge
41	11-1-2023 18:14:57	Ingrid	45 tot 55 jaar	Ja	Fokkerij	10 tot 15 jaar	Ja	Trailer	Nee	Alle
42	11-1-2023 19:30:48	Peter Gaal	Ouder dan 55 jaar	Ja	Fokkerij	Langer dan 15 jaar	Nee	Trailer	Ja	In e
43	11-1-2023 19:49:25	Carola Timmer	35 tot 45 jaar	Ja	Fokkerij	5 tot 10 jaar	Ja	Trailer	Ja	cod
44	11-1-2023 20:27:37	Emel oudt	25 tot 35 jaar	Ja	Manege	10 tot 15 jaar	Ja	Trailer	Nee	Ge
45	11-1-2023 20:28:57	M ten holter	Ouder dan 55 jaar	Nee	Fokkerij	Langer dan 15 jaar	Ja	Tweepaards vrachtwagen	Ja	Ge
46	11-1-2023 20:32:16		18 tot 25 jaar	Nee	Geen bedrijf	0 tot 5 jaar	Ja	Trailer	Nee	Ide
47	11-1-2023 21:13:19	Yvon	45 tot 55 jaar	Nee	Fokkerij	Langer dan 15 jaar	Nee	Trailer	Ja	Nw
48	11-1-2023 22:15:59	Mireille	35 tot 45 jaar	Ja	Combinatie van pensions	0 tot 5 jaar	Ja	Trailer	Nee	Nie
49	11-1-2023 22:30:52	Sofie	35 tot 45 jaar	Ja	Draverstal	Langer dan 15 jaar	Nee	Tweepaards vrachtwagen	Ja	?
50	12-1-2023 7:27:12	Kaptein	Ouder dan 55 jaar	Nee	Fokkerij	5 tot 10 jaar	Ja	Tweepaards vrachtwagen	Ja	RD
51	12-1-2023 8:51:59	Harry	Ouder dan 55 jaar	Ja	Fokkerij	Langer dan 15 jaar	Nee	Trailer	Ja	Alle
52	12-1-2023 10:22:52	wilfred franken	Ouder dan 55 jaar	Ja	Manege	Langer dan 15 jaar	Ja	Trailer	Nee	mel
53	12-1-2023 12:50:56	Ton	Ouder dan 55 jaar	Ja	Pensionstal	Langer dan 15 jaar	Nee	Trailer	Ja	Ge
54	12-1-2023 14:28:24	Annelise Moens	35 tot 45 jaar	Ja	Training en revalidatie sta	5 tot 10 jaar	Ja	Trailer	Ja	Tra
55	13-1-2023 8:32:36	Britt	18 tot 25 jaar	Nee	Hobby	0 tot 5 jaar	Nee	Tweepaards vrachtwagen	Ja	Re
56	13-1-2023 8:45:55	Marius Meeus	Ouder dan 55 jaar	Nee	Hobbyfokker welsh moun	Langer dan 15 jaar	Nee	Trailer	Ja	Die
57	13-1-2023 12:50:55	Constans Manganas	Ouder dan 55 jaar	Ja	Pensionstal	Langer dan 15 jaar	Nee	Tweepaards vrachtwagen	Ja	Hitt
58	13-1-2023 17:24:12	Roel van munster	35 tot 45 jaar	Ja	Fokkerij	0 tot 5 jaar	Ja	Trailer	Ja	Nec
59	13-1-2023 18:09:36	Dianne	45 tot 55 jaar	Nee	Handelstal	Langer dan 15 jaar	Nee	Trailer	Nee	Veil
60	13-1-2023 21:45:00		18 tot 25 jaar	Ja	Pensionstal	0 tot 5 jaar	Nee	Trailer	Nee	De
61	13-1-2023 21:47:25		Ouder dan 55 jaar	Ja	Fokkerij	Langer dan 15 jaar	Ja	Tweepaards vrachtwagen	Ja	De
62										

	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	
1	Heeft u als bedrijf te maken?	Heeft u daardoor kennis?	Wat vindt u van de huidige?	Hoe blijft u op dit moment?	Op welke wijze zou u graag?	Bent u van mening dat pa?	Welke ontwikkelingen ver?	Welke veranderingen zou?	Wat is op dit moment het mee?	
2	Nee	Nee	Goed	Social media	Social media	Nee	Dat het strenger wordt ge	Ik ben niet genoeg op de	De kwaliteit van vervoersmidd	
3	Nee	Nee	Goed	Nvt	Social media	Nee	Nvt	Meer duidelijkheid en info	Dierwelzijn en ziektepreventie	
4	Ja	Een beetje	Matig	Social media	Vakbladen	Ja	Verlaging temperatuur	N.v.t. prima geregeld	Aanpassen van controles	
5	Ja	Ja	Goed	Van alles gecombineerd	Social media	Ja	Invloed van dierenactivist	Nederland heeft het goed	Aanpassen van controles	
6	Nee	Nee	Voldoende	Websites	Websites	Ja	Ik verwacht niet zo veel v	Betere ziektepreventie	Dierwelzijn en ziektepreventie	
7	Nee	Nee	Voldoende	Websites	Websites	Ja	Dieren welzijn ligt dan no	De praktische kant niet ve	Dierwelzijn en ziektepreventie	
8	Ja	Een beetje	Voldoende	Bij verkoop paard	Social media	Ja	Geen	Minder paarden per vrach	Dierwelzijn en ziektepreventie	
9	Nee	Nee	Matig	Websites	Websites	Nee	Niet veel .	Duidelijkheid	Aanpassen van controles	
10	Ja	Een beetje	Voldoende	Websites	Websites	Ja	Kortere reis tijden	Minder bureaucratie bij de	Aanpassen van controles	
11	Nee	Nee	Voldoende	Social media	Websites	Ja	Voldoende voedsel en wa	Voedsel en water aanbod	Aanpassen van controles	
12	Nee	Nee	Voldoende	Vakbladen	Vakbladen	Ja	Dat de regelgeving hetzel	Minder bureaucratie	Dierwelzijn en ziektepreventie	
13	Nee	Nee	Voldoende	Websites	Belangenorganisaties	Ja	Meer regels in het kader	Geen, prima zoals het nu	Dierwelzijn en ziektepreventie	
14	Nee	Nee	Voldoende	Websites	Websites	Ja	Verplichte keuring trailers	Bovenstaande	De kwaliteit van vervoersmidd	
15	Nee	Nee	Matig	Belangenorganisaties	Belangenorganisaties	Ja	Strenger	Hitte	Dierwelzijn en ziektepreventie	
16	Ja	Ja	Matig	Websites	Belangenorganisaties	Nee	Tachograaf, meer control	Vakbond, vaste document	Aanpassen van controles	
17	Ja	Een beetje	Voldoende	Belangenorganisaties	Belangenorganisaties	Nee	Hetgeen wat zich nu in B	Ik zie graag meerdere ver	Aanpassen van controles	
18	Nee	Nee	Goed	Vakbladen	Vakbladen	Ja	Meer regels omtrent stiks	Niet zo ingewikkeld	Dierwelzijn en ziektepreventie	
19	Nee	Nee	Voldoende	Social media	Social media	Nee	onbekend	minder controle wetgeving	Het veranderen van wetgevin	
20	Nee	Nee	Goed	Websites	Websites	Ja	Dierenwelzijn	Meer controle op welzijn	Dierwelzijn en ziektepreventie	
21	Ja	Een beetje	Voldoende	Websites	Websites	Ja	Meer controles op ziektes	Meer controles op ziektes	Dierwelzijn en ziektepreventie	
22	Nee	Een beetje	Voldoende	Social media	Social media	Nee	Transportduur en verbod	Geen vervoer bij extreme	Aanpassen van controles	
23	Ja	Ja	Heel goed	Belangenorganisaties	Nieuwsbrief	Nee	Nvt	De exportkeuring niet zo l	Aanpassen van controles	
24	Ja	Een beetje	Voldoende	nauwelijks	Social media	Ja	dat regels beter bekend v	meer voorlichting	De kwaliteit van vervoersmidd	
25	Nee	Nee	Goed	Vakbladen	Belangenorganisaties	Nee	Strengere regels	Weet niet	Dierwelzijn en ziektepreventie	
26	Nee	Een beetje	Matig	Social media	Social media	Nee	/	/	De kwaliteit van vervoersmidd	
27	Nee	Nee	Voldoende	Social media	Social media	Ja	welzijn	welzijn	Aanpassen van controles	
28	Ja	Een beetje	Matig	Belangenorganisaties	Belangenorganisaties	Nee	Eisen voor de voertuigen	Rusttijden voor de paarde	Dierwelzijn en ziektepreventie	
29	Nee	Nee	Goed	Vakbladen	Belangenorganisaties	Ja	water en hooi beschikbaar	geen	De kwaliteit van vervoersmidd	
30	Ja	Ja	Voldoende	Social media	Vakbladen	Ja	meer comfort voor het pa	verplicht onbeperkt ruwvo	De kwaliteit van vervoersmidd	
31	Nee	Nee	Matig	In principe via van alles n	Websites	Ja	Ik zelf vind vaak toch dat	Toch wat strenger met he	Aanpassen van controles	
32	Nee	Nee	Voldoende	Websites	Websites	Ja	Niet reizen met paarden t	Meer controle op grote vr	Dierwelzijn en ziektepreventie	

Bijlage 5: Competenties

De volgende competenties werden op niveau 3 ontwikkeld tijdens het schrijven van dit afstudeerwerkstuk:

Onderzoeken

Niveau 3, afstudeerfase, zelfstandig een onderzoek opzetten, uitvoeren en er verslag over uitbrengen.

De gedragsindicator van niveau 3 voor onderzoek beschrijft eigenlijk precies het proces voor het schrijven van het afstudeerwerkstuk. Ik heb namelijk zelfstandig een onderwerp gekozen voor het onderzoek, een onderzoeksvraag geformuleerd en een plan van aanpak gemaakt. Na het ontvangen van feedback op de opzet van het onderzoek heb ik het vooronderzoek opgesteld. Het vooronderzoek bestaat voor een groot deel uit het uitgevoerde literatuuronderzoek. In het vooronderzoek is continu verbetering aangebracht door overleg en discussies uit te voeren met de afstudeercoach. Het hoofdonderzoek is opgezet aan de hand van het plan van aanpak. Er zijn interviews uitgevoerd en er is een enquête uitgezet onder een vooraf vastgestelde populatie. Dit is allemaal onder eigen initiatief uitgevoerd. Ten slotte is er een verslag uitgebracht die het gehele onderzoek omschrijft.

Innoveren

Niveau 3, het stimuleren van vernieuwing.

Door middel van dit onderzoek kunnen nieuwe ideeën en aanbevelingen aangedragen worden, die de paardentransportsector kunnen helpen in de toekomst. Met dit onderzoek is een knowledge gap onderzocht, namelijk de toekomstige wet- en regelgeving in het paardentransport. Door dit bekend te maken kunnen professionele paardenhouders en hippische bedrijven hun diensten en strategie hierop aanpassen. Het onderzoek is dus een voorbeeld van het stimuleren van vernieuwing.

Zelfsturen

Niveau 3, kan objectief reflecteren en anticipeert met inachtneming van eigen sterktes en zwakten.

Een mooi voorbeeld van mijn kunnen om objectief te reflecteren is de reflectie die na dit onderzoek is geschreven. In de discussie reflecteer ik op het proces van het afstudeerwerkstuk, daarbij kijk ik naar dingen die wel goed gingen en dingen die beter zouden kunnen. Het anticiperen op sterktes en zwakten komt daarin ook terug. Tijdens het onderzoek zijn er ook continu momenten van reflectie geweest om eventueel bij te kunnen sturen in bijvoorbeeld de aanpak van het onderzoek. Dit is samen uitgevoerd met de afstudeercoach, maar ook alleen.

