



APK-KEURINGSPLICHT VOOR TRACTOREN

De APK-keuringsplicht voor tractoren en de
informatievoorziening ervan op mechanisatiebedrijven
in Noord-Nederland

Aeres Hogeschool Dronten
Agrotechniek en management

Jeroen Kok
3021133

APK-keuringsplicht voor tractoren

De APK-keuringsplicht voor tractoren en de
informatievoorziening ervan op mechanisatiebedrijven in
Noord-Nederland

Jeroen Kok
Bedrijfskunde & agribusiness
Major Agrotechniek & management

Aeres Hogeschool
Dronten
4BT
Tjerk Geersing

Afstudeerwerkstuk
Dalen
26 juli 2018



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

Voor de afronding van de opleiding agrotechniek & management gaat de student een onderzoek doen naar hoe goed mechanisatiebedrijven in Noord-Nederland zijn ingelicht met betrekking tot de keuringsplicht van tractoren met een maximum- constructiesnelheid van meer dan 40km/uur. De Europese unie verplicht Nederland namelijk om een keuringsplicht door te voeren voor tractoren met een maximum-constructiesnelheid van meer dan 40 km/u. Dit rapport is geschreven door Jeroen Kok (3021133), woonachtig in Dalen. Deze opdracht is voortgekomen uit de wet- en regelgeving en de ervaring die de student heeft bij de mechanisatiebedrijven. Daarnaast gaat de student na de studie werken bij een mechanisatiebedrijf in Drenthe. Na het gesprek met de eigenaar van het betreffende mechanisatiebedrijf is gebleken dat er nog veel onzekerheid is met betrekking tot de keuringsplicht. Door deze opdracht is onderzocht welke mogelijkheden zijn om deze onzekerheid te verkleinen.

Daarnaast wil ik graag de heer Geersing en mevrouw Meijer bedanken voor de ondersteuning van het onderzoek.

Inhoud

Samenvatting.....	4
Summary	5
1. Inleiding	6
1.1. Brede kader	6
1.2. Theoretische kader	9
1.2.1. Afbakening.....	13
1.3. Hoofd- en deelvragen	15
1.4. Doelstelling	15
2. Aanpak.....	16
3. Resultaten.....	19
4. Discussie	28
4.1. Kritische reflectie.....	29
5. Conclusie en aanbevelingen	31
5.1. Conclusie	31
5.2. Aanbevelingen.....	32
Bibliografie	33
Bijlage 1: Enquête mechanisatiebedrijven in Noord- Nederland.....	36
Bijlage 2: Uitkomst Enquête mechanisatiebedrijven in Noord- Nederland	39
Bijlage 3: Uitwerking interview mechanisatiebedrijven.....	44
Bijlage 4: Uitwerking interview brancheorganisatie	53
Bijlage 5: Checklist schriftelijk rapporteren	55

Samenvatting

In dit werkstuk heeft de onderzoeker onderzocht hoe goed bedrijven op de hoogte waren met betrekking tot de APK-keuringsplicht. Door de jaren heen is er veel veranderd in de agrarische sector. Voor een grotere efficiëntie krijgen tractoren een steeds hogere maximum constructiesnelheid. Door Europese regelgeving is het nu verplicht om een APK- keuring uit te voeren bij tractoren met een hogere constructiesnelheid dan 40 km/ uur. Doel van deze keuring is om te zorgen voor een grotere veiligheid en voor een beter milieu. De mechanisatiebedrijven in Nederland moeten deze keuringen uitvoeren. Echter, de mechanisatiebedrijven geven aan dat nog niet bekend is welke toelatingseisen er gelden om een APK- erkenning te krijgen. Hierdoor lijkt het erop dat mechanisatiebedrijven niet goed op de hoogte zijn gehouden door de brancheorganisaties. Het zou echter ook kunnen zijn dat mechanisatiebedrijven te weinig initiatief hebben getoond met betrekking tot de veranderende regelgeving.

Om dit te kunnen verbeteren is de volgende hoofdvraag opgesteld: *Welke mogelijkheden zijn er om de informatieverwerking door mechanisatiebedrijven in Noord- Nederland de komende vijf jaar te verbeteren met betrekking tot de keuringsplicht van tractoren?* Deze hoofdvraag beantwoordt de onderzoeker door eerst te onderzoeken welke vormen van informatietoedracht er zijn. Vervolgens wordt onderzocht op welke manier de mechanisatiebedrijven in Noord- Nederland nu de informatie krijgen van brancheorganisaties. Daaropvolgend wordt onderzocht wat de mechanisatiebedrijven doen met de betreffende informatie. Tot slot werkt de onderzoeker uit welke bevindingen de mechanisatiebedrijven zelf hebben om de informatieverwerking te kunnen verbeteren in de toekomst. Het volledige onderzoek is gedaan door middel van een enquête en een aantal interviews. Door de enquête creëert de onderzoeker concrete feiten en zorgen de interviews voor diepgang op deze feiten. Veel bedrijven gaven aan dat er te veel informatie werd ontvangen en dat deze informatie te laat aankwam. Door de grote hoeveelheid aan informatie was het voor de mechanisatiebedrijven nog niet duidelijk wat er bedoeld werd. Daarbij was veel van de informatie irrelevant.

Om de informatieverwerking te verbeteren is het van belang dat mechanisatiebedrijven minder informatie krijgen. Daarnaast raadt de onderzoeker aan om gebruik te maken van community' s. Een community bestaat uit een groep bedrijven die informatie met elkaar kunnen delen en vragen aan elkaar kunnen stellen. Door een community neemt de hoeveelheid verzonden informatie af en vragen kunnen direct beantwoord worden wat zorgt voor meer duidelijkheid bij mechanisatiebedrijven. Hierdoor kunnen de mechanisatiebedrijven de informatieverwerking verbeteren.

Summary

In this thesis, the researcher has investigated how well equipment dealers have been kept informed regarding tractor MOT- inspections. Over the years, a lot has changed in the agriculture sector. Tractors have been given a higher maximum construction speed for greater efficiency. European regulations now require a MOT- inspection for tractors with a higher maximum construction speed than 40km/hour. The purpose of this inspection is to ensure greater safety and a better environment. Equipment dealers have to perform these inspections. However, equipment dealers indicate that little is known about which admission requirements apply to get an MOT- approval. As a result, it appears that equipment dealers have not been kept informed well by the branch organisations. It could also be that equipment dealers have shown little initiative with regard to the changing regulations.

In order to be able to perform this, the following main question has been formulated: What possibilities are there for improving the information processing by equipment dealers in the North of the Netherlands for the next five years with regard to the MOT- inspection of tractors? This main question is answered by the researcher by first investigating which forms of information processing there are. Subsequently, it will be investigated in which way the equipment dealers in the North of the Netherlands now receive the information from branch organisations. Afterwards, it is investigated what equipment will do with the received information. Finally, the researcher will work out what equipment dealers themselves think they can improve for a better information processing in the future.

The complete research was done through a survey and a number of interviews. Through the survey, the researcher creates concrete facts and interviews provide depth for these facts. Many companies indicate to receive too much information and that this information arrived too late. Due to the large amount of information, it was not yet clear to the equipment dealers what was meant. In addition, a lot of information was irrelevant.

In order to improve information processing, it is important that equipment dealers receive less information. In addition, the researcher advises to use communities. A community consists of a group of companies that can share information with each other and ask questions to each other. The amount of information sent decreases by a community and questions can be answered directly, which provides more clarity for equipment dealers. This allows equipment dealers to improve the information processing.

1. Inleiding

In de inleiding komt het brede kader en het theoretische kader naar voren. In het brede kader is met name de aanleiding van dit onderzoek toegelicht. Na het brede kader komt het theoretische kader naar voren. In het theoretische kader is toegelicht waar de nadruk op ligt in dit onderzoek. Daarnaast is in het theoretische kader behandeld welke informatie al bekend is in de literatuur. Hieruit volgt de informatie die nog niet bekend is en die de onderzoeker zelf nog moet onderzoeken. Vervolgens komen de hoofd en deelvragen naar voren.

Tot slot komt de doelstelling van dit onderzoek aan bod.

1.1. Brede kader

Ontwikkelingen

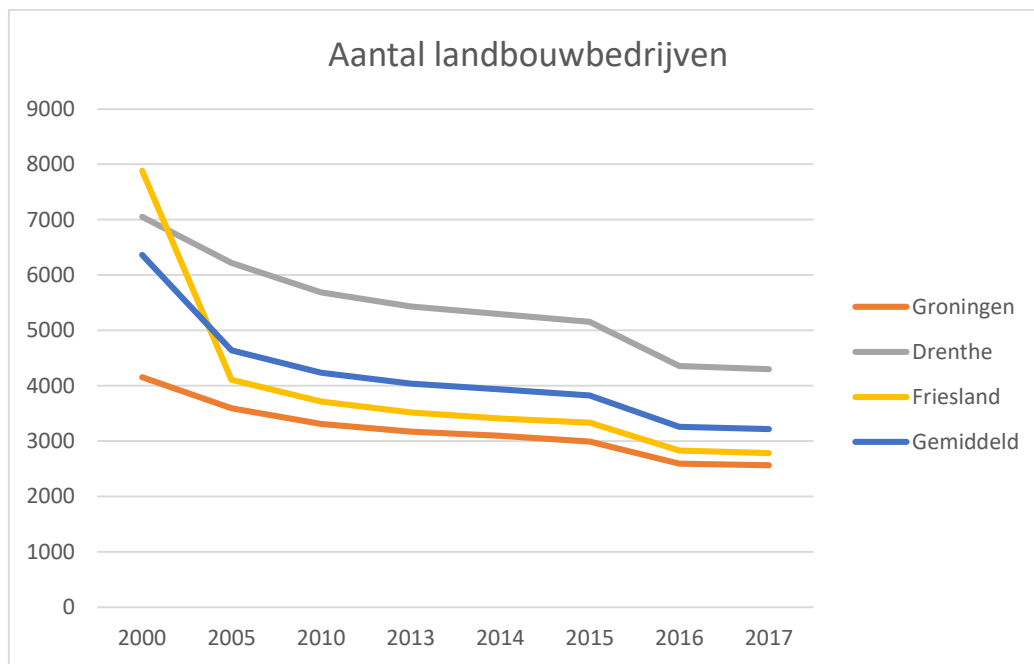
Sinds de jaren vijftig van de vorige eeuw zijn er een groot aantal veranderingen geweest in de agrarische sector. De grootste trends in deze veranderingen waren de krimp in de werkgelegenheid en de daling van het aantal agrarische bedrijven. Ook is sinds 2000 het aantal landbouwbedrijven drastisch gedaald (CBS, 2017). In tabel 1 en figuur 1 is het aantal landbouwbedrijven uit Groningen, Friesland en Drenthe die grond gebruiken weergegeven. Te zien is dat het aantal grond gebruikende landbouwbedrijven bijna gehalveerd is. In tabel 2 is het aantal hectare grond weergegeven dat beschikbaar is voor de landbouw. Hieruit volgt dat dit aantal is afgenomen met 5%. Het effect is dat het aantal overgebleven landbouwbedrijven meer grond hebben gekregen. In figuur 2 zijn de gemiddelde hectares per landbouwbedrijf per gemeente te zien (CBS, 2016). Te concluderen is dat de bedrijven in Noord-Nederland gemiddeld meer hectares bezitten. Het gevolg is dat er veel grond op afstand van het bedrijf ligt waardoor er veel vervoer over de weg plaatsvindt.

Tabel 1. Aantal grond gebruikende landbouwbedrijven in Groningen, Friesland en Drenthe

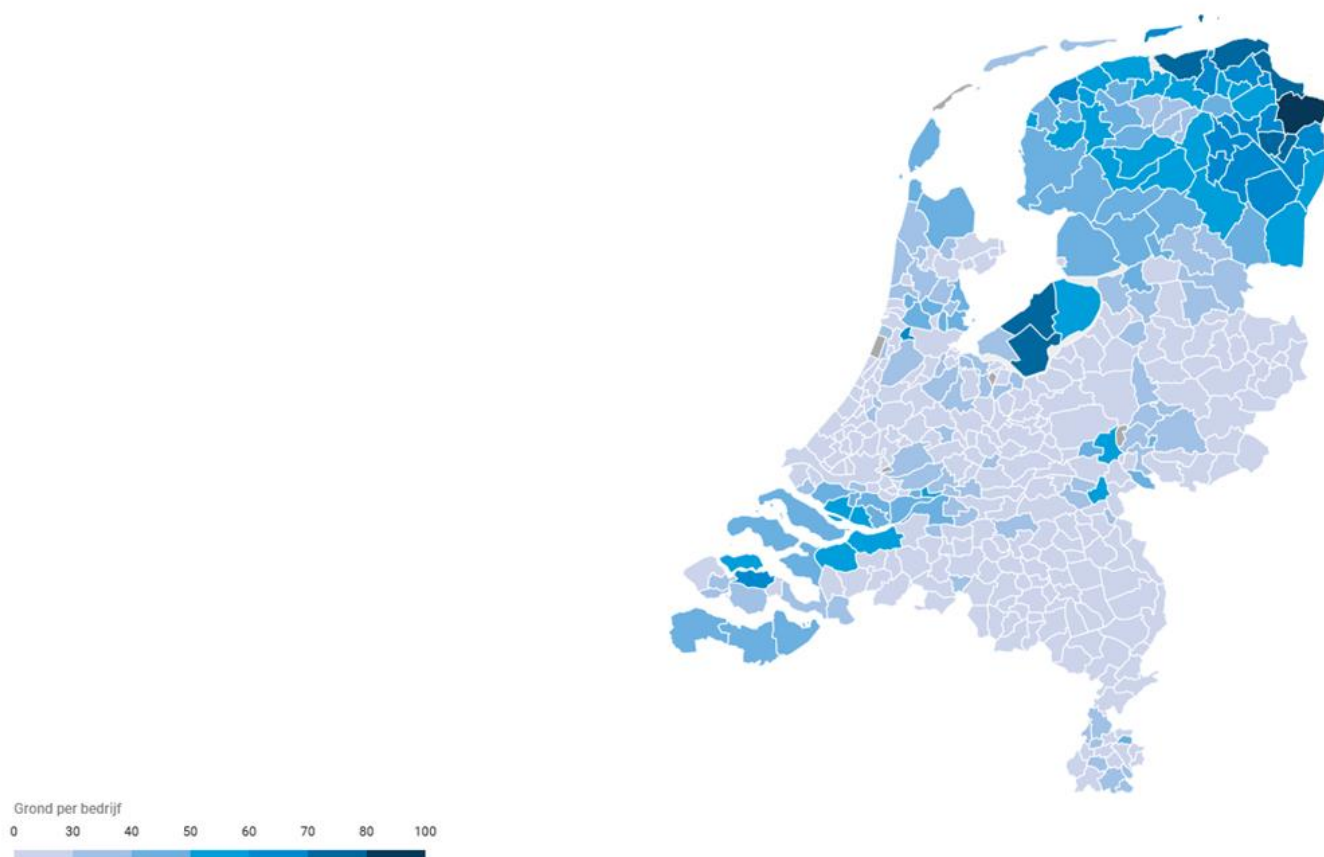
Provincie	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017	Afname
Groningen	4156	3593	3309	3172	3097	2995	2594	2564	1592
Drenthe	7052	6219	5690	5433	5296	5155	4356	4298	2754
Friesland	7883	4109	3716	3518	3408	3336	2829	2788	5095
Gemiddeld	6364	4640	4238	4041	3934	3829	3260	3217	3147

Tabel 2. Het aantal hectare cultuurgrond in Groningen, Friesland en Drenthe

Provincie	2000	2005	2010	2013	2014	2015	2016	2017	Afname
Groningen	166101	165494	161809	163087	162948	162282	158771	158982	7119
Drenthe	231036	234864	229070	226377	226110	226532	221223	220241	10795
Friesland	159264	154098	150325	150131	148652	149610	146556	146817	12447
Gemiddeld	185467	184819	180401	179865	179236	179474	175517	175347	10120



Figuur 1. Aantal landbouwbedrijven in Groningen, Drenthe en Friesland



Figuur 2. Gemiddelde aantal hectares per landbouwbedrijf per gemeente (Localfocus, 2016)

Echter, de werkbare en oogstbare dagen op het land bleven hetzelfde waardoor agrariërs een grotere tijdsdruk kregen. Hierdoor werden de overgebleven landbouwbedrijven steeds meer gericht op efficiëntie (Lagendijk, sd). Tevens is dit een gevolg van de lage opbrengsten van agrarische producten en de steeds maar hoger wordende salarissen als gevolg van inflatie. Vele bedrijven zagen efficiëntie als enige oplossing om sneller hetzelfde areaal te bewerken met minder personen. De eenvoudigste oplossing om efficiënter te kunnen werken was om over te gaan op de aanschaf van machines. Deze machines hadden een hogere capaciteit waardoor de kostprijs omlaag kon. Wel moest de agrariër elke machine apart naar het land brengen wat zorgde voor een toename van het aantal wegkilometers. Toen dit werk nog met de hand werd gedaan, kon de werknemer zijn eigen werktuig meebrengen. Daarnaast werden de machines steeds groter, breder en zwaarder. Ook ging door de jaren heen de snelheid van tractoren steeds verder omhoog.

Aanleiding

De overheid is nu bezig met een wetsvoorstel voor een APK- keuringsplicht en een kentekenplicht in te voeren voor tractoren die een hogere maximale constructiesnelheid hebben dan 40 km/uur. De APK- keuringsplicht is het gevolg van nieuwe Europese APK- richtlijnen die op 20 mei 2018 ingaan (Richtlijn 2014/45/EU, 2014).

Dit onderzoek legt de nadruk op de APK- plicht voor tractoren. Voornamelijk voor de mechanisatiebedrijven is dit een zeer belangrijk onderdeel. Deze bedrijven moeten namelijk alle tractoren met een hogere constructiesnelheid dan 40 km/uur periodiek gaan keuren. Deze keus is tot stand gekomen omdat er nog weinig daadwerkelijk bekend is over de keuringsplicht bij mechanisatiebedrijven. Echter, deze keuringsplicht gaat al op korte termijn in waardoor er nog veel werkzaamheden te verrichten zijn bij de mechanisatiebedrijven.

Relevantie

De uitkomst van dit onderzoek is voornamelijk relevant voor de mechanisatiebedrijven. Deze bedrijven moeten de keuringen gaan uitvoeren bij tractoren. Het aantal tractoren met een hogere constructiesnelheid dan 40km/ uur ligt tussen de 5000 en 7500 (Dijkema, 2016). Dit onderzoek gaat weergeven hoe goed de mechanisatiebedrijven de informatie met betrekking tot de keuringsplicht hebben verwerkt en welke cruciale punten nog niet bekend zijn.

Het daadwerkelijke probleem van dit onderzoek is de invloed van de APK-keuringsplicht. Dit probleem is ontstaan kort na de publicatie in april 2014. Mechanisatiebedrijven weten niet wat de verwachtingen zijn van een keuring. Dit kan meerdere oorzaken hebben. Een belangrijke oorzaak kan zijn dat de brancheorganisaties Fedecom en Cumela de mechanisatiebedrijven niet op de hoogte houden van de ontwikkelingen. Een andere mogelijke oorzaak is dat de politiek te weinig informatie verschaft aan de betreffende brancheorganisaties. Tevens kunnen de mechanisatiebedrijven de verkregen informatie niet goed verwerkt hebben. De gevolgen zijn dat de bedrijven niet weten welke investeringen er nodig zijn om te mogen voldoen aan tractorkeuringen. Ook is niet bekend wat er gebeurt met de omzet van mechanisatiebedrijven. Dit is een probleem voor het voortbestaan van mechanisatiebedrijven. Daarnaast kan dit problemen geven voor grotere machinehandelaren.

De mechanisatiebedrijven zijn de probleemeigenaar in dit onderzoek. Bij mechanisatiebedrijven is ervan uitgegaan dat dit bedrijven zijn die agrarische machines nieuw of gebruikt kunnen leveren aan agrariërs. Daarnaast verzorgen de mechanisatiebedrijven het onderhoud van de agrarische machines. De brancheorganisaties zijn de doelgroep in dit onderzoek. Bij brancheorganisaties is ervan uitgegaan dat dit de overkoepelende organisaties zijn bij de mechanisatiebedrijven. De brancheorganisaties zorgen ervoor dat de mechanisatiebedrijven volledig op de hoogte zijn van de nieuwste wetgeving en technologische ontwikkelingen.

In dit onderzoek wordt vooral ingegaan op de informatieverwerking door mechanisatiebedrijven met betrekking tot de keuringsplicht. Deze belangrijke informatie verkrijgen de mechanisatiebedrijven van

brancheorganisaties. Hierdoor wordt duidelijk of de brancheorganisaties meer initiatief moeten tonen of dat mechanisatiebedrijven te laat tot actie zijn gekomen.

1.2. Theoretische kader

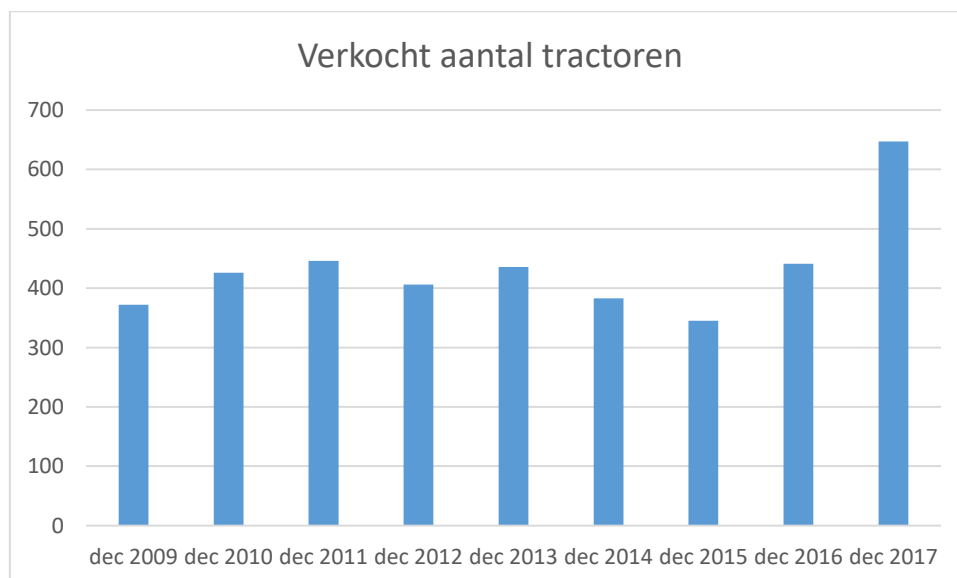
In het theoretische kader is de literatuur uitgewerkt die al bekend is. Hieruit volgen de hoofd en deelvragen die uitgewerkt zijn in 1.3.

In de Europese wetgeving

In de aanleiding is reeds beschreven dat de APK- keuringsplicht in zal gaan op 20 mei 2018. Om aan deze richtlijnen te voldoen is in februari 2016 een internetconsulatie opgesteld met wijzigingen (Wijziging Besluit voertuigen in verband met implementatie APK-richtlijn (2014/45/EU), 2016). In mei 2017 zijn deze wijzigingen definitief gepubliceerd (Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, Staatscourant nr. 27126, 2017).

De goedkeuringsplicht van landbouwvoertuigen is per 1 januari 2016 ingegaan. De overheid heeft deze maatregel echter pas op 1 januari 2018 doorgevoerd. (verordening (EU) Nr. 167/2013, 2013). Dit zijn de eerste keuringseisen die zijn vastgelegd met betrekking tot landbouwmachines. Eerst waren enkel de standaard eisen van toepassing. Deze eisen hadden betrekking op de verlichting, afmetingen, snelheid en uitstekende delen. Nu moeten nieuwe voertuigen die na 31 december 2017 in het verkeer worden gebracht voldoen aan de keuringseisen. Deze eisen komen voor een groot deel overeen met de Europese regelgeving. Er zijn een aantal uitzonderingen met betrekking tot breedte en gewicht. Om aan de nieuwe eisen te voldoen moet de fabrikant kunnen aantonen dat het geproduceerde voertuig volledig overeenstemt met het model dat voor de typegoedkeuring in aanmerking komt. Dit moet de fabrikant zowel schriftelijk als technisch kunnen weergeven. De uitkomst hiervan is het kwaliteitshandboek van de fabrikant. Hierin zijn alle procedures beschreven om aan de nieuwe wetgeving te voldoen.

Wat opvalt, is dat in december 2017 een record aantal aan tractoren is verkocht (Verkoopcijfers, 2018). De verkoopaantallen zijn hieronder weergegeven in figuur 3.



Figuur 3. Verkocht aantal tractoren in de maand december.

De belangrijkste reden hiervoor is de genoemde goedkeuringsplicht (CEMA, 2018). Hierom is de verwachting ook dat er in het eerste kwartaal van 2018 een daling is van het aantal verkochte tractoren

als gevolg van de nieuwe eisen. De prijzen van veel agrarische machines zullen gaan stijgen omdat deze naar de Europese eisen moeten zijn aangepast.

Over de genoemde APK- plicht heeft de minister van infrastructuur en milieu een brief gestuurd naar de kamer (Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, APK- plicht voor snelle tractoren [kamerbrief], 2017). Land- en bosbouwtrekkers (LBT's) met een maximumsnelheid van meer dan 40 km/ uur vallen onder de APK- plicht. Nu is er echter nog geen wettelijke basis voor deze plicht met betrekking tot registratie. Ook uit een Europees rapport blijkt dat Nederland, Gibraltar en Letland als enige landen van Europa nog geen registratieplicht hebben voor landbouwvoertuigen (Arts, 2014). De minister geeft in de brief twee mogelijkheden met betrekking tot de registratie en administratie van de APK- plicht.

- Registratie van alleen APK- plichtige LBT's
- Registratie van alle LBT's

Deze registratieplicht gaat samen met een kenteken. Na de brief is besloten om alle land- en bosbouwtrekkers te voorzien van een kenteken (Ondernemersplein, 2018). Dit omdat de overheid de verwachting heeft dat de APK- plicht in de toekomst voor alle LBT's gaat gelden.

Daarnaast is een motie aangenomen om de maximum snelheid voor tractoren te verhogen van 25 km/uur naar 40 km/uur (Visser, 2016). Deze snelheidsverhoging gaat in wanneer ook de kentekenplicht ingaat. Alleen door middel van deze registratie is mogelijk om te achterhalen welke constructiesnelheid het landbouwvoertuig heeft (Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, Nota naar aanleiding van het verslag [Kamerstuk 34397 nr. 6], 2016). Echter, het is niet bekend welke invloed de snelheidsverhoging heeft op de veiligheid van de medeweggebruikers.

Keuringseisen

APK staat voor Algemene Periodieke Keuring. Voor tractoren gaat een twee jaarlijkse keuring gelden (Vermaas, 2016). Wat betreft de keuringseisen voor tractoren is nog weinig bekend. Wel is de Dienst Wegverkeer (RDW) bezig met het ontwikkelen van een APK3 categorie speciaal voor land- en bosbouwtrekkers (APK keurmeester, 2016). Deze categorie krijgt dezelfde inrichting als de huidige APK1 (zware voertuigen) en APK2 (lichte voertuigen) categorieën. Dit zorgt ervoor dat bedrijven hiervoor ook een aparte APK- erkenning kunnen krijgen.

Aan de hand van wat al bekend is bij de benoemde categorieën, hebben de leden van brancheorganisatie Fedecom een eerste concept opgesteld met betrekking tot de APK3 categorie (Implementatie Richtlijn 2014/45/EU, 2016). Hierin zijn de voorwaarden weergegeven waaraan een bedrijf moet voldoen om een APK3- erkenning te krijgen. Daarnaast staan er de toelatingseisen in om APK3- keurmeester te mogen worden. Deze sluit aan met de categorie APK1 en APK2.

De Nederlandse wetgeving geeft een complete regeling weer voor de erkenning en keuringsbevoegdheid APK (Eurlings, C.M.P.S., 2018). Deze regeling is geldend vanaf één mei 2018 en is opgenomen in een APK handboek bij de Dienst Wegverkeer. Wel is hier in sommige delen vanaf geweken om te voldoen aan de Europese goedkeuringseisen zoals eerder is beschreven in het theoretische kader.

Een bedrijf moet aan de volgende erkenningseisen voldoen:

- Een overdekbare en afsluitbare keuringsruimte, die goed verwarmd en verlicht is.
- De afmetingen en inrichtingen moeten zodanig zijn, dat de betreffende keuringscategorie van alle zijden goed toegankelijk is.
- De ruimte moet uitlaatgassen kunnen afvoeren
- In de ruimte moeten de administratieve werkzaamheden uitgevoerd kunnen worden
- Er moeten voorzieningen zijn om gebruik te kunnen maken van datacommunicatie
- In de keuringsruimte is een inspectieput of een hefinrichting aanwezig
- De inspectieput of hefinrichting is zodanig uitgevoerd dat de onderkant van het voertuig gecontroleerd kan worden
- De voorziening om koplampen af te stellen

- De apparatuur die gebruikt wordt is voorzien van CE- markeringen en bezit een certificaat van keuring en herkeuring

Om APK3- keurmeester te worden moet de vooropleiding minimaal MBO- 3 zijn geweest. Daarnaast moet er voldaan zijn aan de Regeling van voorwaarden deelname examen keurmeester lichte en zware voertuigen. Tevens moet er minimaal drie jaar gedocumenteerde werkervaring zijn voordat de werknemer een APK3- keurmeester mag worden.

Om APK3- keurmeester te blijven moet de betreffende keurmeester om de twee jaar een bijscholingscursus volgen. Dit is van belang omdat anders de keurmeesters pas verloopt waarna de keurmeester geen APK- keuringen meer mag uitvoeren. Is de pas langer dan twee jaar verlopen, dan vervalt ook de diploma en moet de keurmeester weer de volledige opleiding volgen.

Het examen bestaat uit drie onderdelen: APK regels, algemene voertuigtechniek en praktijkopdrachten. Om te slagen moeten alle onderdelen minimaal met een voldoende zijn afgerond. Voor de tweejaarlijkse verlenging van het diploma bestaat het examen uit vijf onderwerpen met ieder twintig vragen. Van elk onderwerp moeten er minimaal veertien vragen goed zijn beantwoord om in aanmerking te komen voor verlenging van het diploma (IBKI, 2018).

De overgangstermijn van de keuringsplicht is maximaal vijf jaar na 20 mei 2018 Dit betekent dat de bedrijven keuringen mogen gaan uitvoeren ondanks dat deze bedrijven nog niet volledig aan de eisen voldoen.

Landbouwverkeer

Het verkeer op de weg is in te delen in een aantal categorieën. Volgens het Europees parlement behoren Land- en bosbouwtrekkers tot de categorie T. De reeds genoemde verordening verdeelt deze categorie in een aantal subcategorieën. Zo zijn er de categorieën T1 tot en met T4. Bij deze categorieën hoort de letter 'a' of 'b' als achtervoegsel.

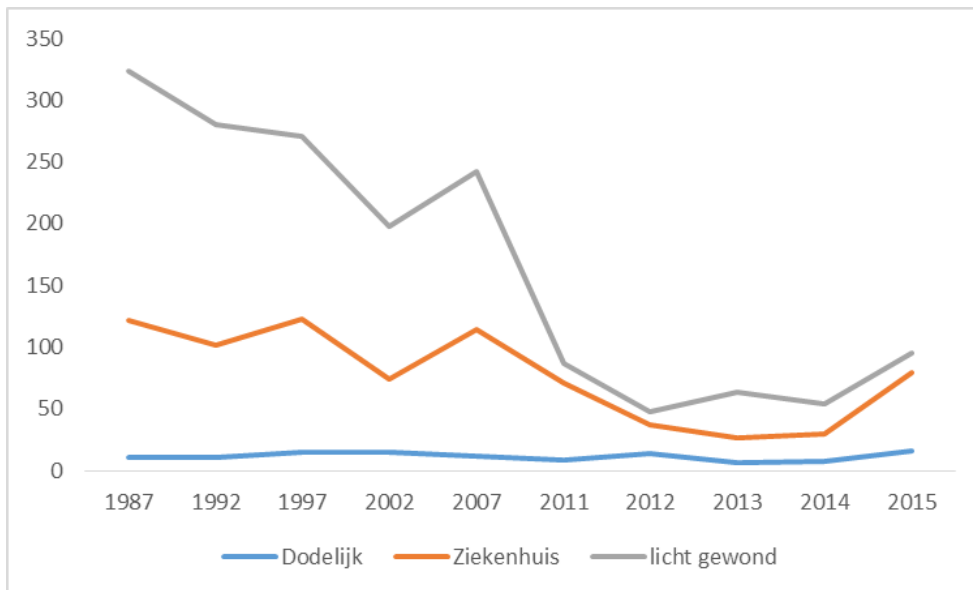
Letter 'a': Voor voertuigen met een maximum constructiesnelheid van 40km/uur.

Letter 'b': Voor voertuigen met een hogere maximum constructiesnelheid dan 40km/uur.

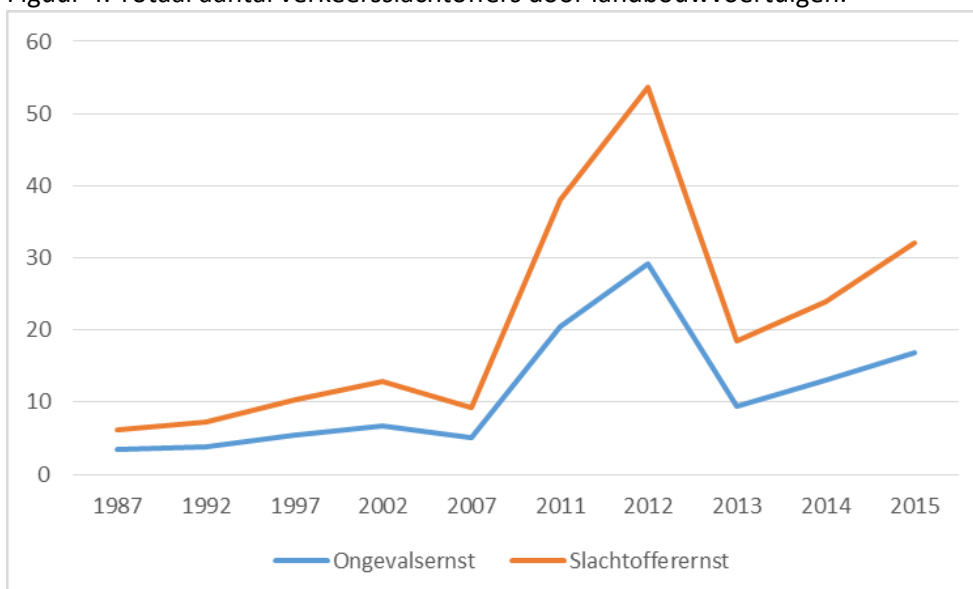
Binnen Nederland zijn deze letters als achtervoegsel niet bekend. Indien het voertuig een hogere constructiesnelheid heeft dan 40km/uur, dan behoort dit voertuig tot de categorie T5 (Beerling, 2015). Voor Nederland betekent dit dat de keuringsplicht gaat gelden voor de categorie T5.

Verkeersveiligheid

Het doel van de APK- plicht en de daarbij horende kentekenplicht is om voor een grotere verkeersveiligheid te zorgen. Dit omdat land- en bosbouwtrekkers de laatste jaren steeds groter zijn geworden. Het gemiddelde aantal verkeersslachtoffers die betrokken zijn geweest bij een incident met een landbouwvoertuig nam tot 2011 af. Wel neemt de ernst van het ongeval toe wanneer er een incident met een landbouwvoertuig is geweest (Jaarsma, 2016). Dit is te wijten aan de hogere snelheid en het hogere totaal gewicht van landbouwvoertuigen. In figuur 4 is het totaal aantal verkeersslachtoffers per jaar weergegeven die betrokken zijn geweest bij een incident met een landbouwvoertuig. In figuur 5 is de ernst van een ongeval met een landbouwvoertuig weergegeven.



Figuur 4. Totaal aantal verkeersslachtoffers door landbouwvoertuigen.



Figuur 5. Ernst van ongeval met landbouwvoertuig.

Zoals te zien is in beide figuren is er een stijging van de ernst van het incident en het totaal aantal slachtoffers per jaar. Figuur 5 geeft een piek aan in 2012. Wanneer dit vergeleken wordt met figuur 4 dan is te zien dat hier een kleine stijging was in het aantal dodelijke slachtoffers. Daarbij laat figuur 4 een sterke daling zien in het aantal lichtgewonden en ziekenhuisopnames. Hieruit volgt dat de ernst van de betreffende ongevallen moet zijn toegenomen in 2012.

Milieuaspecten

Naast de verkeersveiligheid spelen ook milieuaspecten een belangrijke rol. Doordat tractoren nog niet aan een keuringsplicht hoeven te voldoen, kunnen de eigenaren van oudere tractoren veel zaken aan de motor gaan veranderen wat zorgt voor meer vermogen. Echter, dit zorgt ervoor dat er ook meer brandstof nodig is met een hogere uitstoot als gevolg. Deze uitstoot is dan vanzelfsprekend hoger dan de fabrikant oorspronkelijk aangeeft. Bij nieuwere tractoren geldt dat deze moeten voldoen aan de emissienormen die de Europese Unie heeft opgesteld. Fabrikanten verwezenlijken dit door middel van speciale verbrandingstechnieken. Gespecialiseerde bedrijven kunnen echter deze technieken

softwarematig buiten werking stellen waardoor de tractoren niet meer voldoen aan de emissienormen (Hattum, 2013).

Daarnaast gelden alle Nederlandse milieuzones alleen voor personenauto's, bestelauto's en vrachtvervoer. Deze milieuzones bevatten toelatingseisen die gekoppeld zijn aan het bouwjaar en de uitstoot van het betreffende voertuig. De steden die een milieuzone hanteren controleren dit met behulp van kentekencontrole (Milieuzone, 2018). Doordat tractoren niet tot deze categorieën horen, zijn tractoren van alle bouwjaren en emissienormen toegelaten tot de milieuzones. Veel bedrijven omzeilen hiermee de milieuzone (Jorritsma, 2015). De bedrijven gaan dan geen vrachtwagen aanschaffen die wel tot de milieuzone is toegelaten, maar een tractor. Dit omdat een tractor goedkoper is in aanschaf dan een nieuwe vrachtwagen. Met deze tractor is het bedrijf toegankelijk tot elke milieuzone en het bedrijf kan evenveel goederen vervoeren met een tractor als met een vrachtwagen. Met de komst van de keuringsplicht met de bijbehorende kentekenplicht kunnen de betreffende steden ook de tractoren gaan controleren op de toelatingseisen van de milieuzone.

Mechanisatiebedrijven

Bij de mechanisatiebedrijven zijn de laatste jaren een aantal grote veranderingen geweest. Veel mechanisatiebedrijven bevatten dealerschappen en verkopen rechtstreeks de machines aan de klant of de mechanisatiebedrijven verkopen de machines via een importeur. Vaak moeten de betreffende mechanisatiebedrijven voldoen aan inrichtingseisen om een bepaald merk te mogen verkopen. Wat opvalt, is dat het aantal dealers is gedaald vanaf 2000 met een sterkere daling vanaf 2010 (Heerink & Ros, 2016). Dit betekent dat de servicegebieden van de betreffende bedrijven gemiddeld 15 tot 50 km groot zijn. Voor zelfrijdende oogstmachines is het servicegebied zelfs 100 km groot. Hierdoor moeten ook agrariërs steeds verder rijden om bij een merkdealer aan te komen. De belangrijkste redenen voor de daling van het aantal mechanisatiebedrijven zijn de schaalvergroting en de complexiteit van de machines (Luman, 2008). Er is namelijk steeds meer specialisatie nodig om te voldoen aan de wensen en behoeften van de klant. Zoals al in de relevantie is aangegeven brengt de APK- plicht veel onzekerheid met zich mee bij mechanisatiebedrijven.

Knowledge gap

De tweejaarlijkse keuringsplicht die op 20 mei 2018 ingaat, moet gaan zorgen voor een hogere verkeersveiligheid en voor een verbetering van het milieu. Het staat vast dat mechanisatiebedrijven de algemene periodieke keuring moeten gaan uitvoeren bij tractoren met een hogere constructiesnelheid dan 40km/uur (categorie T5). Ook de inrichtingseisen en mogelijkheden zijn in zekere zin al bekend bij de RDW. Echter, de mechanisatiebedrijven laten weten dat er nog weinig bekend is over de keuringsplicht. Zo is al wel bekend wat een kentekenaanvraag moet gaan kosten, maar is nog niet bekend hoeveel een mechanisatiebedrijf moet gaan vragen voor een keuring om de kosten te dekken. Dit wekt de veronderstelling op dat de mechanisatiebedrijven niet goed op de hoogte zijn gehouden met betrekking tot de keuringsplicht. Echter, de mechanisatiebedrijven in Noord- Nederland kunnen de informatie niet goed verwerkt hebben. Daarnaast kunnen de mechanisatiebedrijven zelf ook te weinig initiatief getoond hebben waardoor de verkregen informatie slecht verwerkt is.

1.2.1. Afbakening

Noord- Nederland

De agrarische sector kent drie regio's die dealers en importeurs gebruiken om de afzet aan te refereren. Deze regio's zijn: Noord- Nederland, Midden- Nederland en Zuid- Nederland. Onder Noord- Nederland vallen de provincies Groningen, Friesland en Drenthe. De nadruk ligt hierop omdat de onderzoeker zelf gevestigd is in Drenthe. Hierdoor kan de onderzoeker eenvoudiger en sneller aan de betreffende informatie komen. Daarnaast zijn er enkele verschillen tussen Noord- Nederland en de

rest van Nederland. Zo heeft Noord- Nederland de meeste variaties aan verschillende grondsoorten (Wageningen, 2005). Zo bestaat de bodem uit veen, zand, klei en dalgrond. Ook zijn er cultuurverschillen tussen Noord- Nederland en de rest van Nederland. Zo kan Noord- Nederland bestempeld worden als rustig, stug en trots, Midden- Nederland is erg behulpzaam en gericht op persoonlijke ontwikkeling en Zuid- Nederland is zacht en gericht op gezelligheid. Tevens bezitten landbouwbedrijven in Noord- Nederland gemiddeld gezien de meeste grond zoals is aangegeven in figuur 2. Deze verschillen kunnen invloed hebben op de kwaliteit van het onderzoek en ook daarom is specifiek gekozen voor Noord- Nederland.

APK-keuringsplicht

Er is gekozen voor een focus op de APK-keuringsplicht. Deze keuringsplicht komt eraan en dit is gekoppeld aan de toekomstige kentekenplicht van tractoren. Echter, er is over de keuringsplicht nog weinig duidelijkheid bij de mechanisatiebedrijven. Ook bij de invoering van de Europese goedkeuringsplicht van landbouwvoertuigen ontstond er veel onzekerheid (Fedecom, 2017). Deze onzekerheid mag niet ontstaan bij de APK- keuringsplicht.

De keuringplicht is daarnaast cruciaal voor de agrariërs en mechanisatiebedrijven. Zonder keuring mag een tractor met een constructiesnelheid van meer dan 40 km/uur niet meer op de weg rijden.

Mechanisatiebedrijven

Het bedrijf die de kentekenaanvragen moet doen en de keuringen moet gaan uitvoeren zijn de mechanisatiebedrijven. Hierom ligt de nadruk op de mechanisatiebedrijven. Deze bedrijven moeten personeelsleden gaan opleiden tot keurmeester. Tevens zijn er investeringen nodig om te mogen voldoen aan de inrichtingseisen van een keuring. Daarnaast vinden er hierdoor meerdere administratieve werkzaamheden plaats naast de reguliere werkzaamheden die bij mechanisatiebedrijven horen. De bedrijven die bij dit onderzoek zijn betrokken hebben verschillende dealer schappen maar moeten aan dezelfde regels voldoen.

Termijn van vijf jaar

De Europese Unie laat toe dat de keuringsbedrijven voor een periode van maximaal vijf jaar nog niet aan alle eisen hoeven te voldoen. Hierom is gekozen voor een periode van 5 jaar. In deze periode krijgen de bedrijven de kans om zo snel mogelijk te voldoen aan de eisen die de Europese Unie stelt aan keuringsbevoegde mechanisatiebedrijven. Van belang is dat de mechanisatiebedrijven weten welke eisen er gelden en welke veranderingen er nog gaan komen.

1.3. Hoofd- en deelvragen

Met behulp van de inleiding zijn de hoofd- en deelvragen opgesteld. De hoofdvraag luidt:
Welke mogelijkheden zijn er om de informatieverwerking door mechanisatiebedrijven in Noord-Nederland de komende vijf jaar te verbeteren met betrekking tot de keuringsplicht van tractoren?

Daarnaast zijn er de volgende deelvragen benoemd om tot beantwoording van de hoofdvraag te komen.

1. *Welke vormen van informatietoedracht zijn er?*
2. *Hoe verkrijgen de mechanisatiebedrijven in Noord- Nederland nu de informatie van de brancheorganisaties?*
3. *Wat doen mechanisatiebedrijven in Noord- Nederland met verkregen informatie?*
4. *Wat kunnen mechanisatiebedrijven in Noord-Nederland toekomstgericht veranderen om de informatieverwerking te verbeteren?*

1.4. Doelstelling

De onderzoeker heeft als doel om te weten te komen hoe goed de mechanisatiebedrijven op de hoogte zijn gehouden met betrekking tot de keuringsplicht en hoe goed deze bedrijven de informatie verwerkt hebben. Hierom zijn de verwachtingen van een aantal mechanisatiebedrijven zelf verwerkt in dit onderzoek. Dit omdat er een kloof kan zitten tussen enerzijds de verwachtingen van de mechanisatiebedrijf en anderzijds de verwachtingen vanuit de wet- en regelgeving. Daarnaast heeft de onderzoeker het doel om te kijken naar verbeteringen.

2. Aanpak

In de inleiding is naar voren gekomen welk onderzoek er plaats ging vinden. In dit hoofdstuk komt een toelichting hoe het onderzoek volbracht is. Per deelvraag is omschreven hoe het antwoord was verkregen. De beantwoording van de deelvragen vond plaats door kwalitatief en kwantitatief onderzoek. Dit omdat de deelvragen brede en open vragen waren. De uitvoering van een kwantitatief onderzoek vond plaats door middel van een enquête. Hierin stonden vaste vragen waarbij de feiten weergegeven werden in een grafiek of tabel.

De uitvoering van een kwalitatief onderzoek ging via een aantal interviews. Bij deze interviews waren concrete vragen gesteld waarbij de interviewer doorvraagt. Dit zorgde voor meer diepgang en een beter inzicht bij het onderwerp. Hierdoor kon een kwalitatief onderzoek zorgen voor meer bruikbare informatie. Daarnaast kon het kwalitatieve onderzoek zorgen voor de bevestiging van de resultaten van het kwantitatieve onderzoek (Grondslagen van de marketing, 2009).

Door middel van deskresearch was het aantal mechanisatiebedrijven gevonden (Onzestart, 2018). Dit is weergegeven in onderstaande tabel.

<i>Provincie</i>	<i>Aantal mechanisatiebedrijven</i>
<i>Drenthe</i>	20
<i>Groningen</i>	34
<i>Friesland</i>	17
<i>Totaal</i>	71

Tabel 3: aantal mechanisatiebedrijven per provincie.

Enquête

Om een representatief onderzoek uit te voeren was het van belang om zoveel mogelijk informatie te verkrijgen van zoveel mogelijk bedrijven. Om deze reden was het van belang om een enquête toe te passen. Met deze enquête kon de onderzoeker doelgericht een aantal meerkeuze vragen stellen aan de mechanisatiebedrijven in Noord- Nederland. Het totaal aantal mechanisatiebedrijven staat in bovenstaande tabel. Echter, er was een minimum aantal respondenten nodig bij de enquête om een betrouwbare uitspraak te kunnen doen. Het aantal respondenten wordt de steekproefgrootte genoemd. Om de steekproefgrootte te berekenen was het van belang om de foutmarge en het betrouwbaarheidsniveau te weten. Het betrouwbaarheidsniveau was 95% nauwkeurig. De foutmarge was 5%. Met de foutmarge was bedoeld dat de resultaten 5% naar onder of naar boven mochten afwijken. Met deze gegevens was de minimale respons te berekenen voor een betrouwbare uitspraak. Deze berekening kwam uit op 61. Met de enquête was een minimum aantal van 61 reacties nodig om een uitspraak te doen die 95% betrouwbaar was (De steekproefomvang, 2006). De enquêtevragen zijn te vinden in de bijlage. De eerste vijf vragen van de enquête dienden om een beeld te vormen van het betreffende mechanisatiebedrijf. Vervolgens waren er nog twee inleidende vragen. Een vraag om te onderzoeken of het bedrijf APK- keuringen wilde gaan uitvoeren. En een vraag om te onderzoeken of het bedrijf wist aan welke eisen voldaan moest worden. Hierna volgden de vragen die nodig waren bij de beantwoording van de deelvragen. Tot slot was er een open vraag waarin mechanisatiebedrijven zelf opmerkingen konden toevoegen.

Interview

De onderzoeker ging vijf mechanisatiebedrijven interviewen. De keuze om vijf mechanisatiebedrijven te interviewen had als reden dat er bij het vijfde interview geen nieuwe informatie meer ontstond naast de uitgezette enquête. Wanneer er bij het vijfde interview nog wel een beperkte hoeveelheid nieuwe informatie naar voren kwam, dan was het nodig om een zesde interview uit te voeren om er zeker van te zijn dat alle informatie reeds verkregen was. Daarnaast zorgden de interviews voor een

bevestiging van de resultaten uit de enquête en zorgden de interviews voor ondersteuning bij de resultaatverwerking van de enquête. Tevens kregen nagenoeg alle mechanisatiebedrijven te maken met dezelfde problemen die ontstaan waren bij de invoering van de APK-plicht. Hierdoor zouden mechanisatiebedrijven met eenzelfde soort motivatie komen bij de vragen die werden gesteld tijdens het interview. De vragenstructuur die hoorde bij het interview is te vinden in de bijlage.

Daarnaast vond er een interview plaats met een werknemer van één van de brancheorganisaties. Dit interview was ook aan de hand van de betreffende deelvragen uitgevoerd. Doel van het interview was om inzicht te krijgen welk beeld de brancheorganisatie had bij de informatievoorziening van mechanisatiebedrijven in Noord-Nederland met betrekking tot de keuringsplicht. Door dit beeld te vergelijken met het beeld dat weergegeven was door de mechanisatiebedrijven was te onderzoeken of dit aansloot met elkaar.

1. Welke vormen van informatietoedracht zijn er?

Om de hoofdvraag te kunnen beantwoorden was het van belang om inzicht te krijgen welke vormen van informatietoedracht er waren. Deze vormen waren te vinden door middel van deskresearch. Met deze vormen van informatietoedracht kon gekeken worden waar nog mogelijkheden lagen voor de mechanisatiebedrijven in Noord-Nederland. Daarnaast konden de volgende deelvragen eenvoudiger beantwoord worden met de kennis die was opgedaan. Ook kon bij de uitwerking van deze deelvraag onderzocht worden hoe hoog de doeltreffendheid was bij de verschillende vormen van informatietoedracht.

2. Hoe verkrijgen de mechanisatiebedrijven in Noord-Nederland nu de informatie van de brancheorganisaties?

Deze deelvraag was relevant om te beantwoorden om te onderzoeken waar mogelijke verbeterpunten waren voor de informatietoedracht van de mechanisatiebedrijven in Noord-Nederland. Daarnaast kon met deze deelvraag onderzocht worden wat de kwaliteit en effectiviteit van de informatievoorziening was. Dit was voornamelijk van belang om te zien of de informatie aantrekkelijk bleef bij de mechanisatiebedrijven in Noord-Nederland. De kans ontstond dat mechanisatiebedrijven veel belangrijke informatie misten omdat de bedrijven te druk waren of omdat de kwaliteit van de betreffende informatie te laag was waardoor het genegeerd werd. Het was van belang dat de informatie een hoge doeltreffendheid had bij de mechanisatiebedrijven in Noord-Nederland. Deze deelvraag had hiermee een kleine overlapping met de eerste deelvraag. Uit de eerste deelvraag kon namelijk blijken dat er meerdere vormen van informatietoedracht waren dan in de huidige situatie van toepassing was.

Deze vraag kwam tijdens het interview en in de enquête naar voren. In het interview werd doorgevraagd om meer inzicht te krijgen over de bevindingen die mechanisatiebedrijven hadden bij de verschillende manieren van informatievoorziening. De mogelijkheid was dat hier meerdere knelpunten lagen. Het was dus van belang dat deze deelvraag goed werd beantwoord. Deze deelvraag ondersteunde het beantwoorden van de hoofdvraag omdat deze deelvraag een beeld creëerde bij de informatievoorziening van de keuringsplicht. De knelpunten die daarbij verkregen waren ondersteunden bij het doorvragen van het interview en het voortzetten van het onderzoek.

3. Wat doen mechanisatiebedrijven in Noord-Nederland met verkregen informatie?

Het was van belang wat bedrijven doen met de verkregen informatie. Fieldresearch was de enige manier om hiervan een juist inzicht te krijgen. Het was nodig dat mechanisatiebedrijven zichzelf reflecteren met hoe de bedrijven omgingen met de verkregen informatie. Met deze deelvraag kon onderzocht worden of de mechanisatiebedrijven de informatieverwerking goed op orde hadden. Ook kon met deze deelvraag onderzocht worden of er een informatiekloof was. Het kon zijn dat er geen

informatiekloof aan de orde was, maar de mechanisatiebedrijven in Noord- Nederland te laks en te terughoudend waren bij de informatieverwerking. Gevolg was dat de mechanisatie bedrijven wel de juiste informatie hadden gekregen, maar er geen tijd aan besteedden. Dit kon als oorzaak hebben dat de mechanisatiebedrijven teveel informatie kregen zoals reeds bij deelvraag 2 was beschreven.

De beantwoording van deze vraag ondersteunde het beantwoorden van de hoofdvraag omdat zo een beeld geschetst was hoe de mechanisatiebedrijven in Noord- Nederland omgingen met de verkregen informatie. Daarnaast gaf deze deelvraag weer hoe de mechanisatiebedrijven hier zelf naar keken. Tevens konden hier eventuele knelpunten naar voren komen.

4. Wat kunnen mechanisatiebedrijven in Noord-Nederland toekomstgericht veranderen om de informatieverwerking te verbeteren?

Deze deelvraag kon deels beantwoord worden met de kennis en knelpunten die verkregen waren bij de vorige deelvragen. Om deze deelvraag volledig te kunnen beantwoorden was het van belang dat de mechanisatiebedrijven kritisch keken naar de informatievoorziening van de keuringsplicht. Mechanisatiebedrijven konden tot extra knelpunten en/of suggesties komen die mee konden worden genomen bij de beantwoording van de hoofdvraag. Hierom was de beantwoording van deze vraag relevant bij het beantwoorden van de hoofdvraag.

Tevens was zo een beeld gecreëerd welke indruk de mechanisatiebedrijven in Noord- Nederland hadden met betrekking tot de informatievoorziening. Ook dit beeld ondersteunde bij het beantwoorden van de hoofdvraag.

In de enquête was hier één vraag over gesteld. Het was echter praktischer om deze vraag aan de hand van de interviews te beantwoorden. Tijdens het interview komt het toekomstbeeld naar voren bij de vraagstelling. Bij de beantwoording van deze vragen werd aandachtig gekeken naar waar verbeterpunten konden liggen bij de informatievoorziening. Met deze verbeterpunten konden de mechanisatiebedrijven de informatieverwerking proberen te verbeteren. Het was van belang dat de beantwoording van deze deelvraag werd uitgevoerd door middel van kwalitatieve survey. Bij deze methode gebruikte de interviewer open vragen waarna de interviewer observeert hoe de mechanisatiebedrijven deze vragen beantwoorden. De knelpunten en/of suggesties die reeds waren ontstaan bij de vorige deelvragen konden gaan dienen als bevestiging. Dit bevorderde het beantwoorden van deze deelvraag en de hoofdvraag.

De verschillende interviews waren handmatig uitgewerkt. De verkregen informatie was verdeeld over het aantal deelvragen. Dit was afhankelijk van waar de verkregen informatie het meest doeltreffend toe te passen was. Tevens waren de gegevens per interview met elkaar vergeleken om de verschillen te onderzoeken. Ook de resultaten van de enquête waren handmatig uitgewerkt en weergegeven in tabellen of grafieken. Dit werd gedaan om een beter beeld te creëren bij de verkregen resultaten.

3. Resultaten

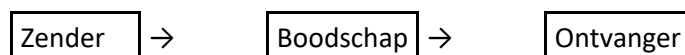
In dit hoofdstuk is de uitwerking per deelvraag weergegeven. Doel hiervan is om aan de hand van deze resultaten een antwoord te kunnen geven op de hoofdvraag.

3.1 Welke vormen van informatietoedracht zijn er?

Communicatie is een proces dat centraal staat bij de verschillende vormen van informatietoedracht. Dit is van belang om te weten om zo een duidelijk beeld te creëren bij de vormen van informatietoedracht. Communicatie is een proces waarbij twee of meer organisaties zijn betrokken. Deze organisaties hebben nieuwe informatie die moet worden overgedragen. Welke vorm hiervoor te gebruiken is, is per situatie verschillend en is afhankelijk van het soort informatie dat de organisaties moeten overdragen.

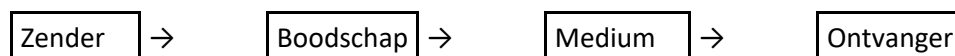
Er zijn twee soorten communicatie:

1. Directe communicatie : Hierbij spreekt de drager rechtstreeks tegen een ontvanger. Dit gaat via persoon tot persoon zonder gebruik van toestellen of apparaten. Hierom is directe communicatie altijd persoonlijke communicatie.



Figuur 6. Directe communicatie

2. Indirecte communicatie : Bij indirecte communicatie gebruikt de drager een toestel of een apparaat om de boodschap naar de ontvanger te verzenden. Dit gebeurt veelal wanneer er zich grote afstanden tussen de personen of organisaties bevinden. Hierom kan indirecte communicatie plaats vinden via persoonlijke- en niet- persoonlijke communicatie.



Figuur 7. Indirecte communicatie

- Persoonlijke communicatie : Deze vorm richt zich op persoon- persoon communicatie. Dit kan door met elkaar te praten. Ook kan dit door middel van post of telefoon.
- Niet persoonlijke communicatie : Bij deze vorm communiceert één persoon met een aantal andere personen of organisaties. Er is één zender die de boodschap naar meerdere ontvangers stuurt. Dit is praktisch omdat zo één persoon een aantal organisaties kan voorzien van informatie. Dit wordt gedaan als een zender in een korte tijd nieuwe informatie naar een aantal ontvangers moet sturen (Baccarne, 2012).

Daarnaast is de communicatie te verdelen in externe- en interne communicatie.

- Interne communicatie is de communicatie binnen een bedrijf. Hierdoor is interne communicatie het belangrijkste onderdeel voor een goed functionerend bedrijf. De informatieoverdracht moet doelgericht en effectief zijn.
- Externe communicatie is de communicatie van het bedrijf naar de buitenwereld. Dit kunnen bijvoorbeeld klanten of willekeurige individuen zijn. Doel van externe communicatie is om een imago te plaatsen van het bedrijf of om mensen te werven. Door de externe communicatie goed uit te voeren staat het bedrijf direct verbonden met de doelgroep.

Afhankelijk van het soort communicatie dat gebruikt wordt zoals hierboven beschreven is. Zijn er ook een aantal middelen die te gebruiken zijn om te kunnen communiceren.

Mailing : Mailing is het versturen van informatie of reclame naar een aantal adressen die bekend zijn bij het betreffende bedrijf. Mailing kan per post of door middel van e-mailing. Een bedrijf kan per post een papieren brief of folder naar de postbus van een ander bedrijf sturen. Door de komst van het internet kan een bedrijf deze brief ook digitaal versturen. Wanneer dit aan de orde is, dan spreekt men van e-mailing. Internet zelf is geen medium maar dient ter ondersteuning voor het gebruik van een medium.

E- mailing groeit sterk doordat steeds meer bedrijven digitaal gaan werken en de informatie digitaal opslaan. Tevens is de snelheid van e-mailing hoog waardoor de informatie snel bij een grote doelgroep terecht komt. Dit in tegenstelling tot de post die het bedrijf handmatig moet verwerken en versturen. Het nadeel aan e-mailing is dat een bedrijf zeer veel informatie in korte tijd kan opslaan en versturen. Dit kan leiden tot informatiestress. Bij informatiestress kunnen de bedrijven niet alle informatie meer tot zich nemen. Bedrijven gaan dan niet alle informatie meer lezen of stellen dit uit tot een later tijdstip. Ook kan informatiestress ontstaan bij mailing per post. Echter is mailing per post een langer proces waardoor de hoeveelheid verkregen informatie per tijdperiode lager is (Schönberger & Cukier, 2013). Tevens kan mailing plaats vinden via direct mailing. Bij direct mailing verstuurd een bedrijf de informatie naar een persoonlijk postadres. Door deze vorm van persoonlijke communicatie neemt de persoon de betreffende informatie eerder tot zich omdat dit als belangrijkere informatie wordt gezien. Daarnaast ligt de frequentie van het aantal direct mailingen lager dan bij gewone e-mailing. Hierdoor is direct mailen effectiever en ontstaat er een grotere informatie uitwisseling (Mug, 2007). Wel is het van belang dat er duidelijk begrijpbare informatie wordt verzonden in een juist vormgegeven kader.

Telefoon : Veel bedrijven gebruiken de telefoon om snel en doelgericht een kleine hoeveelheid nieuwe informatie aan een persoon door te geven. Door deze vorm van persoonlijke communicatie kan er effectief en direct gehandeld worden binnen een bedrijf. De kwaliteit van de informatie is hoog. Echter, bij een lang telefoongesprek met veel nieuwe informatie ontstaat de situatie dat de ontvanger niet alle informatie meer opslaat. Vooral wanneer niet alle informatie direct duidelijk is. Daarnaast kan de ontvanger de gezichtsuitdrukking van de zender niet zien waardoor de ontvanger de informatie verkeerd interpreteert. Gevolg is dat de informatie ook onjuist wordt verwerkt op het bedrijf. Wel is het zo dat dankzij het telefoongesprek er veel persoonlijke aandacht plaats vindt wat positief is voor de relatie van de betreffende bedrijven. Daarnaast kan er tijdens een telefoongesprek doorgevraagd worden wat kan zorgen voor meer duidelijkheid (Hoevers, 2006).

Social- media : Dit is een online platform waarbij verschillende bedrijven informatie met elkaar kunnen uitwisselen. Het is een interactieve manier om tekst en afbeeldingen uit te wisselen. Het gebruik van social- media stijgt en bedrijven wisselen steeds meer informatie met elkaar. Door middel van social- media is een grote doelgroep bereikbaar in relatief korte tijd. Ook in de agrarische sector gaat social- media een belangrijkere rol spelen (Looman & Derkx, 2011).

Er zijn een aantal verschillende media die kunnen zorgen voor de informatievoorziening.

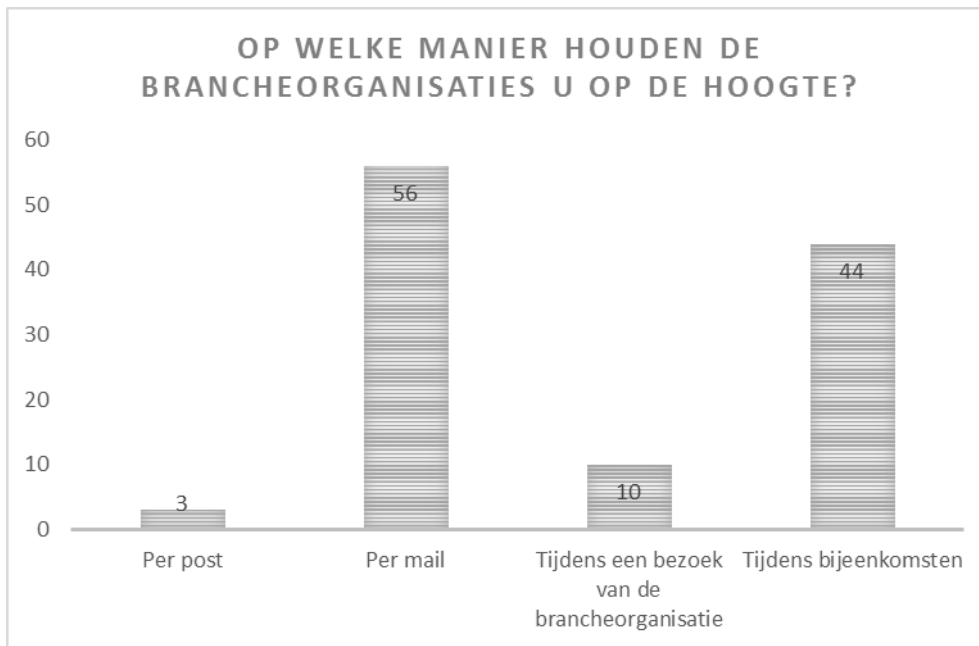
- **Weblogs** : Weblogs vinden plaats op de website van bedrijven zelf. Op deze websites plaatst het bedrijf meerdere malen per dag nieuwe informatie in de vorm van tekst of video's. Weblogs zijn onpersoonlijk en bedoeld voor een brede doelgroep. De nieuwe informatie die weergegeven is, is concreet en gebaseerd op het bedrijf haar eigen onderzoek en visie.
- **Web video's** : Web video's geven instructievideo's met veel informatie. In tegenstelling tot weblogs hebben web video's vaak een langere tijdsduur. Daarnaast zijn web video's gedeeld met platformen als Youtube om een bredere doelgroep te creëren. Deze web video's kunnen tevens gedeeld worden en in de reacties kunnen bedrijven met elkaar in discussie gaan.
- **Facebook** : Ondanks dat facebook vooral bedoeld is voor de privésfeer zijn er ook een aantal bedrijfspagina's weergegeven. Deze bedrijven delen de informatie met de betreffende personen die het bedrijf volgen. Hierop kunnen de geïnteresseerden reageren voor meer

informatie. Facebook stelt geen eisen aan de maximale hoeveelheid tekst en ook weblogs of web video's is door middel van facebook te bezichtigen. Dit is van belang om nieuwe informatie te promoten aan een brede doelgroep. Daarnaast kan het bedrijf op deze manier een imago creëren bij de doelgroep.

- Whats App : Dit is een combinatie van e-mailing en van de telefoon. Met Whats App kunnen bedrijven of personen rechtstreeks met elkaar mailen met behulp van een mobiel. De informatie kan direct verstuurd worden naar de betreffende persoon. Deze persoon kan de informatie weer eenvoudig doorsturen naar andere personen of bedrijven.
- Twitter : Dit is een communicatiemiddel waarbij bedrijven elkaar kunnen volgen. Deze bedrijven hebben interesse in elkaar en door elkaar te volgen blijven deze bedrijven van elkaar op de hoogte. Door het aantal volgers zo groot mogelijk te maken, creëert het bedrijf een breed netwerk en kan het bedrijf veel nieuwe informatie genereren. Berichten op twitter bestaan uit één of twee zinnen. Om deze reden wordt de belangrijkste informatie maar kort benoemd.
- Community : Dit is een platform met personen of bedrijven die dezelfde gemeenschappelijke kernmerken hebben. In een community kunnen de leden informatie en ervaringen met elkaar delen of elkaar vragen stellen over een onderwerp. Door dit te bespreken in een community kan een hele groep hiervan leren waardoor niet alle informatie steeds herhaald moet worden. Vaak zijn community's ontwikkeld op een eigen platform of forum. Dit omdat een community doelgericht informatie deelt met een bepaald aantal geïnteresseerden.
- Nieuwsmedia : Nieuwsmedia is media die door een combinatie van bovengenoemde middelen nieuws naar buiten brengen. Dit nieuws is vaak voor een zeer brede doelgroep bedoeld. Nieuwsmedia delen meerdere malen per uur het laatste nieuws. Dit kan in de vorm van tekst of video. Alleen een klein aantal geïnteresseerden van de gehele doelgroep blijven het belangrijkste nieuws rondom een bepaald onderwerp volgen waardoor de effectiviteit laag is.

3.2 Hoe verkrijgen de mechanisatiebedrijven in Noord- Nederland nu de informatie van de brancheorganisaties?

Deze vraag is te beantwoorden met behulp van de uitwerking van de interviews en de enquête. De enquête is uitgezet bij 71 bedrijven in Noord- Nederland. De enquête is door 63 mechanisatiebedrijven beantwoord en is terug te vinden in de bijlage. Dit aantal zorgt dat de uitkomst van de enquête betrouwbaar kan worden uitgewerkt. Een aantal vragen hebben meerdere reacties omdat hier meerdere antwoorden zijn ingevuld door de betreffende mechanisatiebedrijven.



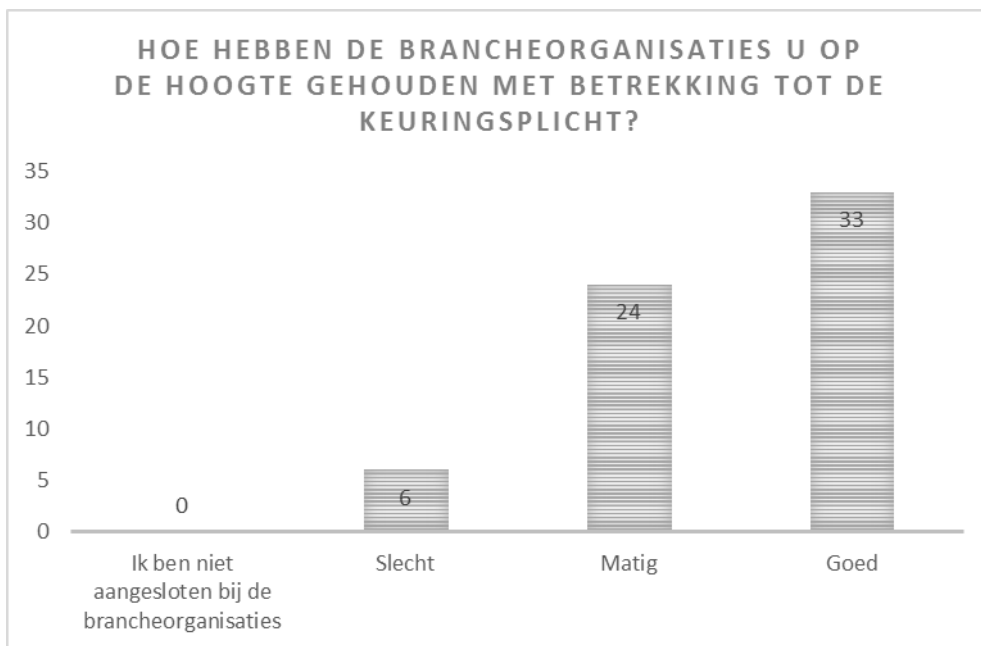
Figuur 8. Uitwerking van de enquête.

Bovenstaand figuur geeft aan op welke manier de mechanisatiebedrijven in Noord- Nederland de informatie verkrijgen. Wat opvalt, is dat 56 bedrijven de informatie per mail ontvangen en 3 bedrijven nog per post. Echter, niet alle 63 mechanisatiebedrijven krijgen informatie per post of per mail. Deze overige bedrijven krijgen alleen informatie tijdens bijeenkomsten of tijdens een bezoek van de brancheorganisatie. Daarnaast verkrijgen een aantal van de bedrijven de informatie zowel per post/mail als tijdens een bijeenkomst of een bezoek. Dit resulteert erin dat een deel van de mechanisatiebedrijven nauwer verbonden zijn met de brancheorganisatie dan dat de rest is. Ook de vraag door welke brancheorganisaties de mechanisatiebedrijven op de hoogte worden gehouden is verwerkt in de enquête. Op de volgende bladzijde zijn de resultaten weergegeven.



Figuur 9. Uitwerking enquête

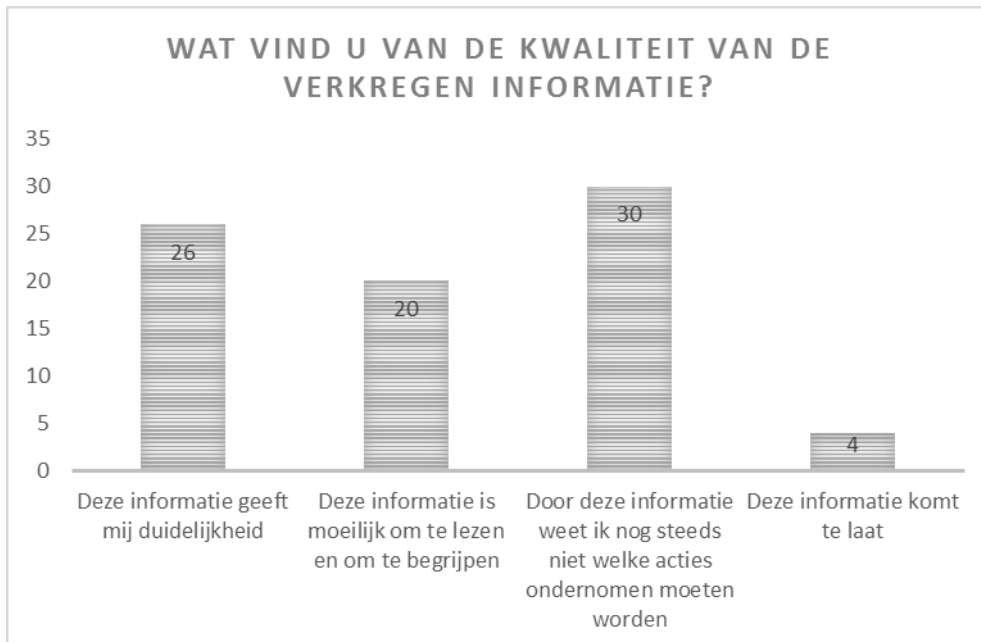
Er zijn twee mechanisatiebedrijven in Noord- Nederland die geen informatie hebben gekregen van een brancheorganisatie zoals Fedecom of Cumela. Deze mechanisatiebedrijven hebben informatie verkregen door middel van nieuwsbronnen. Dit geeft de indruk dat de betreffende bedrijven niet zijn aangesloten bij een brancheorganisatie of niet goed op de hoogte zijn gehouden. Echter, deze vraag komt ook in de enquête naar voren.



Figuur 10: Uitwerking enquête.

In bovenstaand figuur is te zien dat alle mechanisatiebedrijven aangeven te zijn aangesloten bij een brancheorganisatie. Hiervan zijn er zes bedrijven slecht op de hoogte gehouden. Twee daarvan hebben geen informatie gekregen zoals in figuur 9 te zien is. Het overgrote deel van de mechanisatiebedrijven is goed op de hoogte gehouden. Dit sluit deels aan met wat de mechanisatiebedrijven vinden van de

kwaliteit van de verkregen informatie. Met de kwaliteit van de informatievoorziening wordt bedoeld welke informatie het mechanisatiebedrijf verwacht en nodig is ten opzichte van de gekregen informatie die bruikbaar is voor het mechanisatiebedrijf. Deze vraag gaf 80 reacties door de 63 mechanisatiebedrijven. Dit komt doordat een aantal bedrijven zowel 'Deze informatie is moeilijk om te lezen en om te begrijpen' als 'Door deze informatie weet ik nog steeds niet welke acties ondernomen moeten worden' hebben aangekruist.



Figuur 11. Uitwerking enquête

Ondanks dat een groot deel van de bedrijven goed op de hoogte is gehouden, vindt minder dan de helft van de mechanisatiebedrijven dat deze informatie duidelijkheid geeft. Bij het overgrote deel geeft de informatie geen duidelijkheid en creëert dit onrust bij de mechanisatiebedrijven in Noord-Nederland.

De interviews zijn anoniem uitgewerkt. Dit omdat er persoonlijke meningen in staan en omdat de brancheorganisatie de betreffende mechanisatiebedrijven voorziet van informatie. Gevolg kan zijn dat de relatie verslechtert en dat de brancheorganisatie geen informatie meer wil verzenden naar het mechanisatiebedrijf.

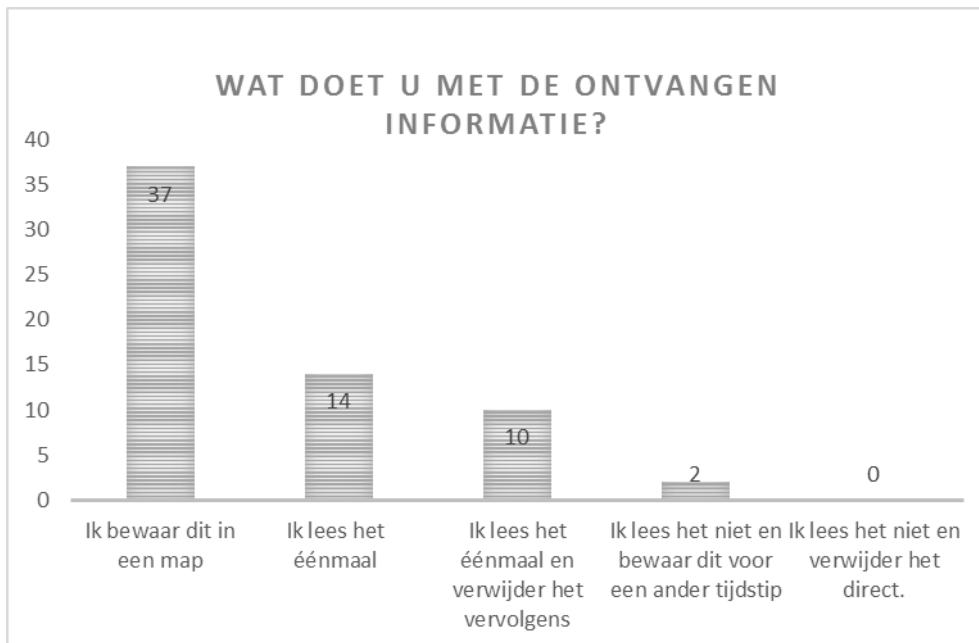
Uit de interviews blijkt dat het aantal contact momenten hoog is en dat de betreffende mechanisatiebedrijven veel nieuwe informatie krijgen. De meeste informatie krijgen de bedrijven per mail. Echter, doordat het veel informatie is, is het niet altijd duidelijk welke stappen de bedrijven moeten ondernemen. De ondernemers wachten af totdat er definitieve regels zijn. Pas wanneer dit duidelijk wordt, geven de bedrijven aan over te gaan op actie. Wel vinden de geïnterviewde bedrijven dat de informatie te laat komt omdat de Europese regelgeving al enige tijd bekend is.

De brancheorganisatie stuurt wekelijks een nieuwsbrief naar de mechanisatiebedrijven per mail. Ook stuurt de brancheorganisatie elke maand een vakblad met informatie. De brancheorganisatie zelf vindt dat de toegestuurde informatie meerwaarde biedt voor de mechanisatiebedrijven. Ook denkt de brancheorganisatie dat de toegestuurde informatie de mechanisatiebedrijven prikkelt om verder op zoek te gaan naar meer informatie.

3.3 Wat doen mechanisatiebedrijven in Noord- Nederland met verkregen informatie?

Deze vraag komt naar voren tijdens het interview en bij de enquête. Nadat bekend is hoe de mechanisatiebedrijven aan de informatie komen, is het van belang om te onderzoeken wat deze bedrijven vervolgens met de informatie doen.

Alle mechanisatiebedrijven gaven aan om in de toekomst een APK- erkenning te willen krijgen. Hierover krijgen de mechanisatiebedrijven in Noord- Nederland informatie zoals in deelvraag twee reeds is beschreven.



Figuur 12. Uitwerking enquête

In bovenstaand figuur is aangegeven wat de mechanisatiebedrijven doen met ontvangen informatie. Het overgrote deel bewaard de informatie in een map. Tien mechanisatiebedrijven geven aan dat deze bedrijven de informatie éénmaal lezen en het vervolgens verwijderen. Twee mechanisatiebedrijven stellen het lezen uit tot een ander tijdstip. Geen van de bedrijven geeft aan het direct te verwijderen. Dit betekent dat alle bedrijven de ontvangen informatie minstens één keer hebben gelezen. Daarnaast zijn de mechanisatiebedrijven gevraagd welke toelatingsregels er gelden voor de APK-erkenning zoals deze beschreven zijn in het theoretisch kader.



Figuur 13. Uitwerking enquête.

Wat opvalt, is dat geen enkel bedrijf dit zelf heeft opgezocht en dat 73% niet weet welke toelatingseisen er gelden. Ondanks dat nagenoeg alle bedrijven wel informatie toegezonden hebben gekregen met betrekking tot de keuringsplicht, weet maar 27% van de bedrijven aan welke toelatingseisen voldaan moet worden.

Bij de overige opmerking in de enquête kwam tevens naar voren dat het mechanisatiebedrijf eerst wil weten wat er gaat gebeuren en hoe dit gaat gebeuren, dan kan het bedrijf hier vervolgens op anticiperen.

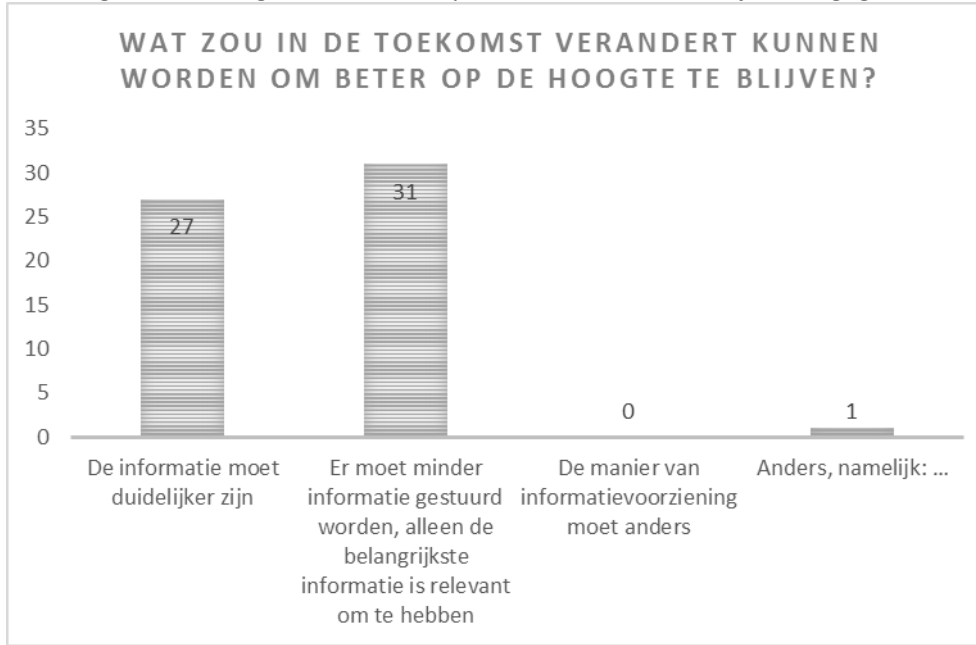
Uit de interviews blijkt dat bedrijven de verkregen informatie goed opslaan mits de bedrijven de betreffende informatie relevant vinden. Niet relevante informatie verwijderen de bedrijven na het éénmaal gelezen te hebben. Er is een verdeling van de bedrijven die bereid zijn om zelf informatie op te zoeken. Zo geeft een mechanisatiebedrijf aan alles te krijgen van Fedecom zonder zelf op zoek te moeten gaan. Een ander mechanisatiebedrijf geeft aan wel op zoek te willen maar dat er te weinig tijd daarvoor is en er geen tijd voor vrij wil maken. De brancheorganisatie verwacht dat de verzonden informatie de bedrijven prikkelt waardoor de bedrijven opzoek gaan naar extra informatie.

Daarnaast vinden de mechanisatiebedrijven het onnodig om opzoek te gaan naar informatie die nog in conceptvorm staat zoals aangegeven is in het theoretisch kader. De informatie biedt dan geen meerwaarde voor het bedrijf. De mechanisatiebedrijven wachten liever totdat er definitieve wetten zijn met betrekking tot de inrichting van een APK- keuring. Daarna verwachtten de bedrijven de inrichtingseisen te verkrijgen van Fedecom.

3.4 Wat kunnen mechanisatiebedrijven in Noord-Nederland toekomstgericht veranderen om de informatieverwerking te verbeteren?

Met behulp van de enquête is deze vraag grotendeels beantwoord. Veel bedrijven hebben een eigen visie wat betreft de informatievoorziening. Echter, mechanisatiebedrijven staan hier niet vaak bij stil omdat deze bedrijven meer belang hebben bij een goede bedrijfsvisie binnen de agrarische sector waarop de bedrijven kunnen inspelen.

De vraag is concreet gesteld in de enquête en de resultaten zijn weergegeven in onderstaand figuur.



Figuur 14. Uitwerking enquête

Vier bedrijven hebben deze vraag niet ingevuld. Het overgrote deel heeft ingevuld dat er minder informatie moet worden gestuurd, alleen de belangrijkste informatie is relevant om te hebben. Hierdoor geven mechanisatiebedrijven aan dat deze bedrijven teveel informatie krijgen die niet relevant is. In figuur 11 is gebleken dat veel bedrijven niet weten welke acties ondernomen moet worden.

Uit het interview met een medewerker van een brancheorganisatie blijkt dat de het bedrijf erover nadenkt om een groeps-app te maken waarin mechanisatiebedrijven zitten die interesse hebben voor de keuringsplicht. In de interviews met de mechanisatiebedrijven kwam dit ook naar voren. Tevens werd dit aangegeven in de enquête bij de optie 'Anders, namelijk:'. Het betreffende mechanisatiebedrijf gaf diezelfde reden als bleek uit de interviews.

Bedrijven kunnen hierdoor beter met elkaar communiceren wanneer er een groep is waarin de bedrijven alleen de belangrijkste informatie met elkaar delen.

4. Discussie

De onderzoeker wilde een beeld creëren van de agrarische sector hoe goed mechanisatiebedrijven op de hoogte zijn gehouden met betrekking tot de keuringsplicht en hoe goed deze bedrijven de informatie verwerkt hadden. Hierdoor kon de onderzoeker kijken naar mogelijkheden zodat de mechanisatiebedrijven de informatieverwerking konden verbeteren. De resultaten hiervan moeten voor de gehele sector van toepassing zijn.

1. Welke vormen van informatietoedracht zijn er?

Er zijn vele vormen om informatie te verzenden naar de ontvangers. Dit is afhankelijk van de doelgroep en welke boodschap de zender wil gaan verzenden. Met de komst van social media zijn er vele mogelijkheden bijgekomen naast de traditionele manieren van informatietoedracht zoals de post, telefoon en e-mail. Doordat social media zeer goed toegankelijk is, kunnen hier nog mogelijkheden liggen. Vooral de community's bieden voordelen. Deze bestaan uit groepen van alleen geïnteresseerde bedrijven die informatie met elkaar kunnen delen.

2. Hoe verkrijgen de mechanisatiebedrijven in Noord- Nederland nu de informatie van de brancheorganisaties?

Uit de resultaten blijkt dat het overgrote deel van de mechanisatiebedrijven informatie ontvangen door middel van e-mailing. Deze bedrijven ontvangen de informatie van de brancheorganisatie Fedecom. Echter, minder dan de helft van de mechanisatiebedrijven geeft aan dat de informatie duidelijk is. Hierdoor weten de bedrijven niet welke stappen de bedrijven moeten zetten. Uit de interviews blijkt dat de mechanisatiebedrijven teveel informatie krijgen van de brancheorganisaties. Hiervan is een deel niet relevant genoeg om door te lezen. Kiezen de bedrijven ervoor om dit wel te doen, dan kost dit erg veel tijd. Daarnaast nodigt de informatie niet uit om te lezen omdat er geen duidelijke aanwijzingen gegeven worden met betrekking tot de wetgeving en de invulling ervan. Toch vinden mechanisatiebedrijven het belangrijk om op tijd de juiste informatie te krijgen. Dit omdat bedrijven de verwachting hebben dat de APK- keuringsplicht gevolgen heeft op de bedrijfsvoering.

3. Wat doen mechanisatiebedrijven in Noord- Nederland met verkregen informatie?

De mechanisatiebedrijven in Noord- Nederland lezen de meest relevante informatie minstens één keer. Daarnaast geven de mechanisatiebedrijven aan dat de bedrijven de belangrijkste informatie opslaan in een map. Met deze map kunnen de bedrijven de informatie eenvoudig terugvinden. Een klein aantal mechanisatiebedrijven gaf aan de nieuwe informatie op een ander tijdstip te lezen. Toch weten veel bedrijven niet aan welke toelatingseisen voldaan moet worden.

Ook de geïnterviewde bedrijven bewaren de belangrijkste informatie in een map. De bedrijven weten niet aan welke toelatingseisen voldaan moet worden omdat hier nog geen duidelijke regels over bekend zijn. Wel hebben de bedrijven een aantal mogelijke regels voorbij zien komen waarbij de keuringsplicht in grote lijnen is ingevuld. Echter, de geïnterviewde bedrijven geven aan dat deze bedrijven duidelijkheid willen. Wel geven de bedrijven aan om informatie te willen opzoeken mits deze bedrijven daarvoor de tijd hebben. Het initiatief moet liggen bij de brancheorganisaties.

4. Wat kunnen mechanisatiebedrijven in Noord-Nederland toekomstgericht veranderen om de informatieverwerking te verbeteren?

Hierover zijn nagenoeg alle bedrijven het met elkaar eens. Er moet minder informatie gestuurd worden en de informatie moet duidelijker zijn. De bedrijven verwachten de juiste informatie van de brancheorganisaties te verkrijgen waardoor de bedrijven weten welke stappen er ondernomen moeten worden. De brancheorganisatie geeft aan om groepen te vormen. Deze groepen bestaan uit bedrijven die willen voldoen aan de APK- keuringsplicht. Hierdoor kunnen vragen sneller beantwoord worden en kunnen de bedrijven informatie met elkaar delen. Ook een aantal mechanisatiebedrijven geven aan om in een groep te willen werken.

4.1. Kritische reflectie

Omdat de invoering van de keuringsplicht is uitgesteld tot begin 2019, is het lastig om naar concrete informatie te zoeken die als basis dienen voor dit onderzoek. Dankzij de regelgeving, vakbladen en de brancheorganisaties heeft de onderzoeker veel informatie weten te vinden. Ook bij de deskresearch was het lastig om de juiste informatie te vinden. Het fieldresearch daarentegen ging eenvoudiger. De bedrijven die geïnterviewd zijn hebben ook de enquête ingevuld. Er kwamen meer reacties op de enquête dan verwacht. Dit omdat bleek dat tijdens het uitzetten van de enquête twee bedrijven niet meer actief waren in de agrarische sector door overnames. De resultaten van de geïnterviewde bedrijven kwamen overheen met het beeld dat gecreëerd is bij de enquête. Er waren niet veel bedrijven die anders ingingen op de vragen. Enkele bedrijven dachten goed mee wat betreft het verbeteren van de informatietoedracht. Bij deelvraag drie gaven een tweetal bedrijven aan de informatie op een ander tijdstip te lezen. De achterliggende gedachte hiervan is niet bekend maar zou relevant kunnen zijn voor het onderzoek. Bij de verwerking van de resultaten is ervan uitgegaan dat deze bedrijven te weinig tijd hiervoor beschikbaar stellen of dat deze bedrijven teveel informatie ontvangen. Een viertal bedrijven hebben geen antwoord gegeven op de vraag uit de enquête die deelvraag vier ondersteunde. Mogelijke redenen hiervoor zijn dat de bedrijven niet stil staan bij de informatieverwerking of vinden dat de informatievoorziening correct is en er geen verbeteringen nodig zijn. Tevens is bij deelvraag vier deels gekeken naar de informatietoedracht door brancheorganisaties en niet alleen naar de verwerking van informatie door de mechanisatiebedrijven zelf. Dit kan invloed hebben op de resultaten die verkregen zijn bij deelvraag vier.

In het vooronderzoek is geschetst dat er geen informatiekloof is maar dat bedrijven terughoudend zijn. Dankzij het onderzoek lijkt het dat bedrijven terughoudend zijn. Dit komt doordat bedrijven juist teveel informatie krijgen en alleen de belangrijkste informatie doorlezen. De informatie komt daarnaast te laat wat zorgt voor onrust. Toch gaan bedrijven goed om met de gekregen informatie.

Ondanks dat dit onderzoek door de enquête en de interviews als betrouwbaar gezien kan worden, is het praktisch om in een vervolgonderzoek nog meer interviews naast de enquête af te nemen. Dit creëert meer diepgaande informatie waardoor de beantwoording van de deelvragen eenvoudiger kan worden uitgevoerd. Daarnaast is het praktisch om in een vervolgonderzoek te onderzoeken wat bedrijven relevante informatie vinden om te verkrijgen en welke informatie dat niet is. Dit zorgt voor duidelijkheid waardoor bedrijven minder terughoudend zullen zijn.

Tevens zou in het vervolgonderzoek onderzocht kunnen worden hoe innovatief de mechanisatiebedrijven in Noord- Nederland zijn. Zo is eenvoudiger te onderzoeken welke bedrijven meegaan in de wet- en regelgeving en welke bedrijven vasthouden aan de oude methodes.

In het vooronderzoek is een concept weergegeven over de toelatingseisen van de APK- keuringsplicht. In de resultaten is gebleken dat veel bedrijven niet wisten welke toelatingseisen er gaan gelden. Wel hebben sommige bedrijven het concept voorbij zien komen maar geen aandacht aangegeven omdat dit nog niet de definitieve versie is. Ook wisten veel bedrijven wanneer de APK-keuringsplicht bekend werd in de Europese regelgeving. Hierdoor vonden veel bedrijven dat de brancheorganisatie te laat

kwam met juiste informatie. Wel geven bedrijven aan dat de APK- keuringsplicht een goede methode is voor een grotere veiligheid. Daarnaast zijn de tractoren eenvoudiger verhandelbaar met landen waar deze regels al gelden

5. Conclusie en aanbevelingen

5.1. Conclusie

In dit afstudeerwerkstuk is onderzocht welke mogelijkheden er waren om de informatieverwerking van de mechanisatiebedrijven in Noord- Nederland te verbeteren. Dit omdat de APK- keuringsplicht binnenkort van toepassing is en er nog weinig daadwerkelijk bekend is bij de mechanisatiebedrijven in Noord- Nederland. Dit zou kunnen duiden op een slechte informatieverwerking. Hierom zijn de volgende deelvragen beantwoord.

1. Welke vormen van informatietoedracht zijn er?

De conclusie is dat er verschillende vormen van communicatie zijn die zowel persoonlijk als niet-persoonlijk kunnen fungeren. De belangrijkste vormen van informatietoedracht zijn: telefoon, mailing en social media. De telefoon zorgt voor directe lijnen tussen ontvanger en zender. Hierdoor kan de ontvanger direct handelen. Mailing bestaat uit post en e-mail. Door mailing kan de zender een grote doelgroep bereiken in korte tijd. De ontvanger kan de informatie eenvoudig opslaan en later terug lezen. Social media kent verschillende mogelijkheden die kunnen dienen voor de verzending van informatie. Social media gaat via online platforms. Grote doelgroepen kan de zender bereiken en het is eenvoudig om vragen te stellen. Vooral het gebruik maken van een community biedt grote voordelen.

2. Hoe verkrijgen de mechanisatiebedrijven in Noord- Nederland nu de informatie van de brancheorganisaties?

Uit het onderzoek blijkt dat de mechanisatiebedrijven in Noord- Nederland voornamelijk informatie krijgen per mail of tijdens bijeenkomsten. Niet ieder bedrijf krijgt informatie van een brancheorganisatie. Toch blijkt uit de enquête dat alle bedrijven zijn aangesloten bij een brancheorganisatie.

Ondanks dat de bedrijven goed op de hoogte zijn gehouden, vinden de bedrijven dat de informatie geen duidelijkheid geeft. Uit de interviews blijkt dat de bedrijven minder goed op de hoogte zijn gehouden omdat veel van de informatie te laat komt. Vier bedrijven geven dit ook aan in de enquête. Daarnaast geven de bedrijven aan nog niet te weten welke acties ondernomen moeten worden.

3. Wat doen mechanisatiebedrijven in Noord- Nederland met verkregen informatie

De conclusie hiervan is dat geen enkel bedrijf de informatie direct verwijdert zonder het te lezen. Het overgrote deel bewaart de informatie in een map. Echter, meer dan de helft van de mechanisatiebedrijven geven aan niet te weten welke toelatingseisen er gelden voor de APK-erkenning. Uit de interviews is naar voren gekomen dat de bedrijven wel eens een aantal regels voorbij hebben zien komen. Toch geven deze bedrijven aan niet te weten wat welke eisen er daadwerkelijk gelden. Ook blijkt uit het onderzoek dat mechanisatiebedrijven niet zelf opzoek gaan naar informatie wanneer deze bedrijven informatie ontvangen, de reden hiervoor is dat de mechanisatiebedrijven te druk zijn en geen tijd vrijmaken voor het opzoeken van informatie. De brancheorganisatie verwacht daarentegen wel dat de verzonden informatie de mechanisatiebedrijven prikkelt om opzoek te gaan naar meer informatie.

4. Wat kunnen mechanisatiebedrijven in Noord-Nederland toekomstgericht veranderen om de informatieverwerking te verbeteren?

De conclusie van deze vraag is dat de brancheorganisaties duidelijke en een kleinere hoeveelheid informatie moet verzenden naar de mechanisatiebedrijven. Zo kunnen mechanisatiebedrijven de informatie eenvoudiger verwerken. Mechanisatiebedrijven geven zelf aan bereid te zijn om een groep te vormen waarin alleen geïnteresseerde bedrijven zitten met betrekking tot de keuringsplicht. In deze

groep kunnen de mechanisatiebedrijven kennis en ervaringen met elkaar delen. Ook denkt de brancheorganisatie na over een speciaal aangemaakte groeps-app voor de keuringsplicht.

Conclusie hoofdvraag: Welke mogelijkheden zijn er om de informatieverwerking door mechanisatiebedrijven in Noord- Nederland de komende vijf jaar te verbeteren met betrekking tot de keuringsplicht van tractoren?

Er zijn een aantal mogelijkheden die kunnen zorgen voor een verbeterde informatieverwerking. Uit het onderzoek is gebleken dat bedrijven niet zelf het initiatief nemen en afwachtend zijn. Door initiatief te nemen met betrekking tot het opzoeken van informatie, kunnen de mechanisatiebedrijven meer informatie verkrijgen die relevant is voor de bedrijfsvoering.

De algehele conclusie van de hoofdvraag is dat de mechanisatiebedrijven in Noord- Nederland en de brancheorganisaties groepen (community' s) moeten vormen. Mechanisatiebedrijven kunnen zo snel en eenvoudig informatie en ervaringen met elkaar delen. Daarbij kunnen meerdere mechanisatiebedrijven met dezelfde vragen komen waardoor deze in één keer zijn beantwoord. Tevens kunnen de mechanisatiebedrijven ook zelf het initiatief nemen om zelf informatie op te zoeken en deze vervolgens te delen met de groep.

5.2. Aanbevelingen

In de toekomst is het van belang dat mechanisatiebedrijven een juiste informatieverwerking hebben. Dit omdat informatie een steeds grotere rol gaat spelen voor mechanisatiebedrijven. Veel bedrijven kunnen zich beter voorbereiden op veranderende regelgeving wanneer de informatie juist verwerkt is.

Op de korte termijn is het van belang dat mechanisatiebedrijven alleen de belangrijkste informatie krijgen van de brancheorganisaties. Hierdoor neemt de hoeveelheid informatie af waardoor de mechanisatiebedrijven de informatie beter kunnen verwerken. Tevens moeten de mechanisatiebedrijven eerder de informatie krijgen en waar nodig zelf opzoek gaan naar de betreffende informatie. Door actief hiermee om te gaan kunnen de bedrijven zich beter voorbereiden op veranderende regelgeving.

Op de lange termijn raadt de onderzoeker aan om gebruik te maken van een community. Een goed georganiseerde community biedt nieuwe mogelijkheden voor een verbeterde informatieverwerking. In een community kunnen mechanisatiebedrijven in Noord- Nederland en de brancheorganisatie informatie en eventuele vragen met elkaar delen. Ook vindt hierdoor automatisch al minder informatieoverdracht plaats wat zorgt voor meer duidelijkheid rondom de APK- keuringsplicht.

Zoals al is aangegeven in de kritische reflectie zou in het vervolgonderzoek onderzocht moeten worden welke informatie de mechanisatiebedrijven belangrijk vinden om te hebben en welke informatie dat niet is. Door als brancheorganisatie hierop in te spelen en de belangrijkste informatie te verzenden in een community creëert dit duidelijkheid voor de mechanisatiebedrijven.

Daarnaast zou het praktisch zijn om in een vervolgonderzoek de gegevensverwerking van mechanisatiebedrijven te vergelijken met de gegevensverwerking van een andere branche. Door deze vergelijking kunnen er mogelijkheden ontstaan die de agrarische sector nog niet gebruikt. Maar al wel in een andere sector van toepassing zijn. Tevens is zo te onderzoeken hoe bedrijven zich onderscheiden in de gegevensverwerking.

Bibliografie

- (2009). In B. Verhage, *Grondslagen van de marketing* (pp. 207-210). Groningen: Noordhoff Uitgevers.
- (2016, februari 2). *Wijziging Besluit voertuigen in verband met implementatie APK-richtlijn (2014/45/EU)*. Opgeroepen op mei 15, 2018, van https://www.internetconsultatie.nl/implementatie_apkrichtlijn/details
- (2018). Opgeroepen op april 19, 2018, van Onzestart: <http://landbouwdealers.onzestart.nl/>
- (2018). Opgeroepen op februari 28, 2018, van Ondernemersplein: <https://www.ondernemersplein.nl/wetswijziging/uitbreiding-kenteken-landbouwvoertuig/>
- Apk keurmeester*. (2016, Maart). Opgeroepen op maart 12, 2018, van RDW: <https://www.rdw.nl/-/media/rdw/rdw/pdf/sitecollectiondocuments/apk/brochures-en-folders/apk-keurmeester-nr-72---maart-2016.pdf>
- Arts, G. (2014). *The Vehicle Chain in Europe 2014*. EReg- Association, Brussel. Opgeroepen op mei 15, 2018, van <https://ereg-association.eu/media/1117/the-vehicle-chain-in-europe-2014.pdf>
- Baccarne, J. (2012). *Competentietraining marketingcommunicatie*. Amsterdam: Boom uitgevers.
- Beerling, W. (2015). Voertuigcategorie. *LandbouwMechanisatie*.
- Boerenbusiness*. (2016, December 15). Opgeroepen op maart 19, 2018, van Boerenbusiness: <http://www.boerenbusiness.nl/ondernemen/tech/artikel/10872667/verwerpen-trekkerkenteken-slecht-plan-en-dit-is-waarom>
- CBS. (2016). Opgeroepen op maart 1, 2018, van <http://statline.cbs.nl/Statweb/publication/?DM=SLNL&PA=80781NED&D1=0,2,5&D2=137-724&D3=16&HDR=T&STB=G1,G2&VW=T>
- CBS. (2017, November 30). Opgeroepen op maart 8, 2018, van <http://statline.cbs.nl/Statweb/publication/?DM=SLNL&PA=80783NED&D1=2,5&D2=0&D3=0,5-7&D4=0,5,10,13-17&HDR=G3&STB=T,G2,G1&VW=T>
- CEMA. (2018, Februari 20). Opgeroepen op februari 22, 2018, van Cema-agri: <http://cema-agri.org/publication/high-growth-european-tractor-market-2017>
- De steekproefomvang*. (2006). Opgeroepen op 05 15, 2018, van http://hoadd.noordhoff.nl/sites/7105/_assets/7105d16.pdf
- Dijkema, H. (2016, Januari 29). *APK voor snelle trekkers*. Opgeroepen op februari 22, 2018, van Cumela: <http://edepot.wur.nl/375263>
- Eurlings, C.M.P.S. (2018). *Regeling erkenning en keuringsbevoegdheid APK*. Opgeroepen op mei 15, 2018, van <http://wetten.overheid.nl/BWBR0025735/2018-05-01>
- Fedecom*. (2017, december 22). Opgeroepen op februari 22, 2018, van <https://www.fedecom.nl/nieuws-list/goedkeuringsplicht-landbouwvoertuigen-m-i-v-1-januari-2018/>

- Fedecom*. (2018, Januari 09). Opgeroepen op februari 22, 2018, van <https://www.fedecom.nl/nieuws-list/fedecom-eist-reele-overgangstermijn-invoeren-nieuwe-goedkeuringseisen-getrokken-landbouwvoertuigen/>
- Hattum, B. v. (2013, Mei 6). *Emissiecriminaliteit*. Opgeroepen op april 5, 2018, van Trekker: <http://www.trekkermagazine.nl/Home/Blogs/2013/5/Emissiecriminaliteit-1610372W/>
- Heerink, E., & Ros, G. (2016, Januari 14). De agrotechniek branche in Nederland. Würzburg.
- Hilbering, R. (2017). *Onderdelenbehoefte van akkerbouwboubedrijven*. Nieuw-Balinge.
- Hoevers, T. (2006). *Scriptie telefoongesprekken*. Universiteit Utrecht. Opgeroepen op Juli 5, 2018
- IBKI*. (2018). Opgeroepen op maart 12, 2018, van examinering en certificering van de mobiliteitsbranche: <https://www.ibki.nl/apk/>
- Implementatie Richtlijn 2014/45/EU*. (2016, mei). Opgeroepen op februari 22, 2018, van <http://www.fedecom.nl/wp-content/uploads/2016/09/NotitieFedecomAPK3eisenconcept.pdf>
- Jaarsma, C. (2016). *Verkeersveiligheid landbouwvoertuigen 1987 - 2015*. Wageningen: Wageningen Universiteit.
- Jorritsma, A. (2015, januari 20). *tractor omzeilt milieuzone*. Opgeroepen op april 5, 2018, van Logistiek: <http://www.logistiek.nl/distributie/nieuws/2015/1/tractor-omzeilt-milieuzone-in-amsterdam-10155225>
- Kloosterman, C. (2017, December 14). *Boerderij*. Opgeroepen op maart 1, 2018, van <http://www.boerderij.nl/Mechanisatie/Nieuws/2017/12/Cumela-naar-Binnenhof-met-trekkers-om-kentekens-224592E/>
- Legendijk, T. (sd). Opgeroepen op februari 26, 2018, van Multiraedt: <https://www.multiraedt.nl/2014/11/05/de-6-elementen-die-een-rem-zijn-op-de-productiecapaciteit/>
- Localfocus*. (2016). Opgeroepen op maart 1, 2018, van CBS: <https://localfocus2.appspot.com/581c368f4a7bb>
- Looman, B., & Derkx, M. (2011). *Onderzoek naar het gebruik van social media in het*. Wageningen Universiteit, Lisse.
- Luman, R. (2008). *Landbouwmachines*. Diemen.
- Milieuzone*. (2018). Opgeroepen op april 5, 2018, van <https://www.milieuzones.nl/>
- Minister van Infrastructuur en Milieu. (2016, februari 2). *Wijziging Besluit voertuigen in verband met implementatie APK-richtlijn (2014/45/EU)*. Opgeroepen op mei 16, 2018, van https://www.internetconsultatie.nl/implementatie_apkrichtlijn/details
- Mug, S. (2007). *Direct mailings*. Universiteit Twente, Hoogezand. Opgeroepen op Juli 5, 2018
- Richtlijn 2014/45/EU*. (2014, april 29). Opgeroepen op februari 22, 2018, van Eur-lex: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0047&from=NL>

- Schönberger, V. M., & Cukier, K. (2013). *De big data-revolutie: Hoe de data-explosie al onze vragen gaat beantwoorden*. Amsterdam: Maven Publishing B.V.
- Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, M. (2016, mei 11). *Nota naar aanleiding van het verslag [Kamerstuk 34397 nr. 6]*. Opgeroepen op mei 15, 2018, van <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2016D18930>
- Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, M. (2017, Juni 1). *Apk- plicht voor snelle tractoren [kamerbrief]*. Opgeroepen op februari 26, 2018, van <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2017/06/01/apk-plicht-voor-snelle-tractoren>
- Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, M. (2017, mei 12). *Staatscourant nr. 27126*. Opgeroepen op mei 15, 2018
- Silvis, C. v. (2008). *Agrarische structuur, trends en beleid vanaf 1950*. Den Haag.
- Steekproefgrootte berekenen*. (sd). Opgehaald van <https://nl.surveymonkey.com/mp/sample-size-calculator/>
- Verkoopcijfers*. (2018, Februari 8). Opgeroepen op februari 22, 2018, van Fedecom: <https://www.fedecom.nl/nieuws-list/verkoopcijfers-tractoren-december-2017/>
- Vermaas, M. (2016, Mei 18). *Trekker krijgt kenteken en verplichte apk*. Opgeroepen op maart 22, 2018, van Boerderij: <http://www.boerderij.nl/Mechanisatie/Achtergrond/2016/5/Trekker-krijgt-kenteken-en-verplichte-apk-2803206W/>
- verordening (EU) Nr. 167/2013*. (2013, Februari 5). Opgeroepen op februari 22, 2018, van Ec.europa: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32013R0167&from=EN>
- Visser, B. (2016, december 7). *Motie over snelheidsverhoging voor trekkers [kamerstuk]*. Opgeroepen op mei 15, 2018, van Tweedekamer: <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2016Z23274&did=2016D47621>
- Wageningen. (2005, December). Opgeroepen op maart 5, 2018, van Het LNV-loket: <http://www2.hetlnvloket.nl/mijndossier/grondsoortenkaart/GRONDSOORTEN10.HTML>
- Zevenbergen, G. (2014). *Snel en goed*. Landbouwmechanisatie.

Bijlage 1: Enquête mechanisatiebedrijven in Noord- Nederland

Enquête mechanisatiebedrijven

Om mijn opleiding af te ronden op de Aeres Hogeschool Dronten heb ik een afstudeeronderzoek gedaan naar de APK keuringsplicht voor tractoren. Zoals het nu lijkt, gaat deze keuringsplicht in per 20 mei 2018. Maar weten de bedrijven wat er bij de keuring komt kijken? Welke gevolgen gaat dit geven voor de mechanisatiebedrijven. En hoe goed zijn de mechanisatiebedrijven op de hoogte van de keuringsplicht.

Met het afstudeeronderzoek probeer ik inzicht te krijgen in deze vragen. Nu is mijn vraag of u deze enquête wilt invullen en mij wilt helpen met de afronding van de opleiding. De enquête neemt ongeveer 5 minuten van uw tijd in beslag.

1. Hoeveel klanten heeft uw mechanisatiebedrijf?

- ☐ 0 – 50
- ☐ 50 – 100
- ☐ Meer dan 100

2. Hoeveel vestigingen heeft uw bedrijf?

- ☐ 1
- ☐ 1-3
- ☐ 3-5
- ☐ Meer dan 5

3. Welke bedrijven zijn klant bij uw mechanisatiebedrijf? (Meerdere antwoorden mogelijk)

- ☐ Veehouderij
- ☐ Akkerbouw
- ☐ Loonbedrijven
- ☐ Hoveniersbedrijven
- ☐ Anders, namelijk:

4. Hoeveel tractoren met een hogere constructiesnelheid dan 40 km/ uur worden er op jaarbasis verkocht?

- ☐ Geen
- ☐ 1 – 5
- ☐ 5 – 10
- ☐ 10 – 15
- ☐ Meer dan 15

5. Denkt u dat u minder tractoren verkoopt met de aankomende keuringsplicht?

- ☐ Ja, namelijk 1 tot 5 tractoren minder
- ☐ Ja, meer dan 5 tractoren minder
- ☐ Nee, dit heeft geen invloed
- ☐ Nee, de verkoop gaat juist stijgen

- 6. Wilt u een APK- erkend mechanisatiebedrijf worden?**
- ☐ Ja
 - ☐ Nee
- 7. Weet u aan welke toelatingseisen u moet voldoen om een APK- erkend mechanisatiebedrijf te worden?**
- ☐ Nee, dat weet ik niet
 - ☐ Ja, dit weet ik dankzij de brancheorganisaties Fedecom en/of Cumela
 - ☐ Ja, dit heb ik zelf opgezocht
- 8. Van welke organisatie hebt u informatie gekregen met betrekking tot de keuringsplicht?**
- ☐ Fedecom
 - ☐ Cumela
 - ☐ Overheidsinstellingen
 - ☐ Nieuwsbronnen (boerenbusiness, boerderij, etc.)
- 9. Hoe hebben de brancheorganisaties u op de hoogte gehouden met betrekking tot de keuringsplicht?**
- ☐ Ik ben niet aangesloten bij de brancheorganisaties
 - ☐ Ik ben slecht op de hoogte gehouden
 - ☐ Ik ben matig op de hoogte gehouden
 - ☐ Ik ben goed op de hoogte gehouden
- 10. Op welke manier houden de brancheorganisaties u op de hoogte?**
- ☐ Per post
 - ☐ Per mail
 - ☐ Tijdens een bezoek van de brancheorganisatie
 - ☐ Tijdens bijeenkomsten
- 11. Wat vindt u van de hoeveelheid informatie die u krijgt van de brancheorganisaties**
- ☐ Ik krijg te veel informatie
 - ☐ Ik krijg de juiste hoeveelheid informatie
 - ☐ Ik krijg te weinig informatie
 - ☐ Ik krijg geen informatie van de brancheorganisaties
- 12. Wat doet u met de ontvangen informatie?**
- ☐ Ik bewaar dit in een map
 - ☐ Ik lees het éénmaal
 - ☐ Ik lees het éénmaal en verwijder het vervolgens
 - ☐ Ik lees het niet en bewaar dit voor een ander tijdstip
 - ☐ Ik lees het niet en verwijder het direct.

13. Wat vind u van de kwaliteit van de verkregen informatie?

- ☐ Deze informatie geeft mij duidelijkheid
- ☐ Deze informatie is moeilijk om te lezen en om te begrijpen
- ☐ Door deze informatie weet ik nog steeds niet welke acties ondernomen moeten worden
- ☐ Deze informatie komt te laat

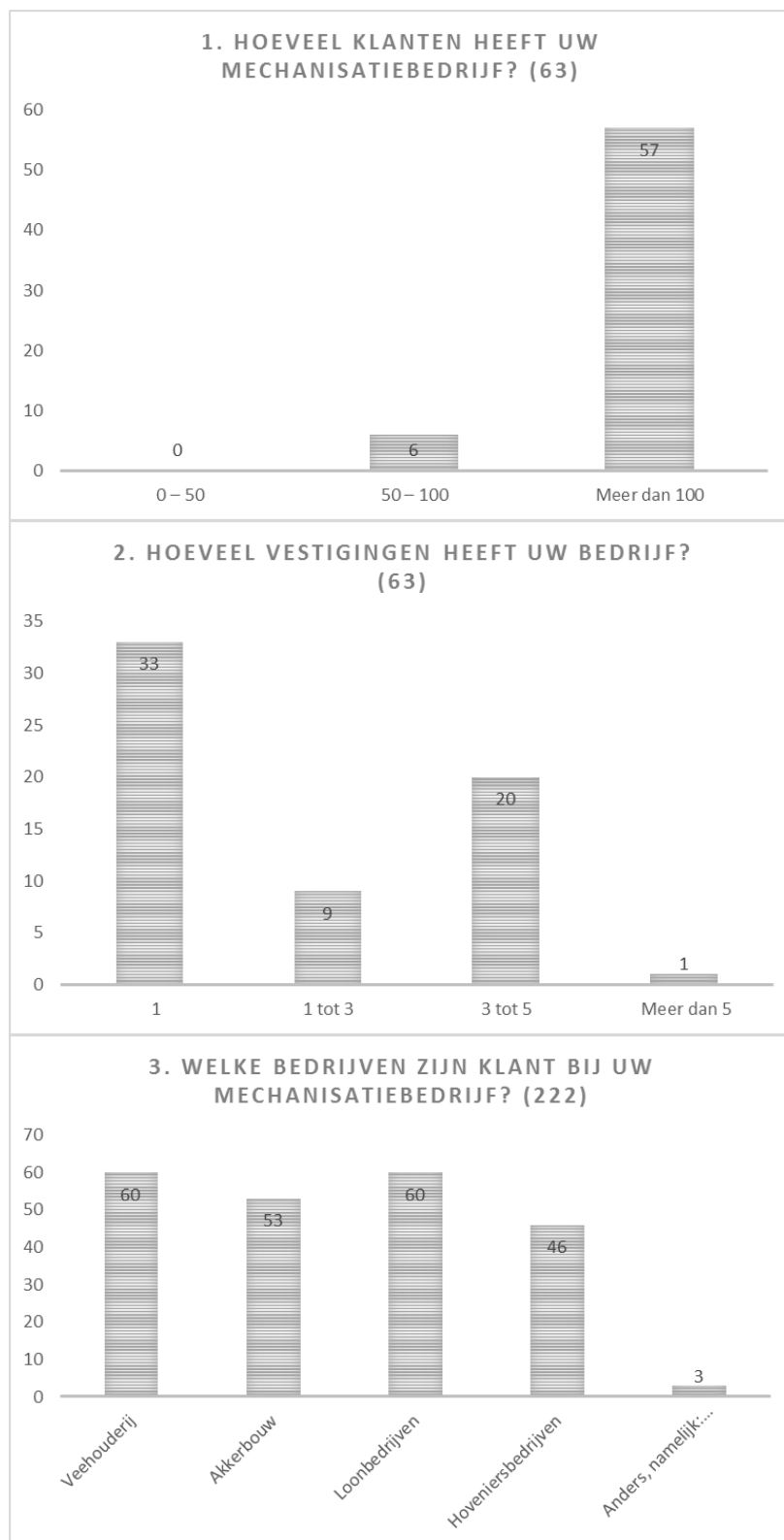
14. Wat zou in de toekomst verandert kunnen worden om beter op de hoogte te blijven?

- ☐ De informatie moet duidelijker zijn
- ☐ Er moet minder informatie gestuurd worden, alleen de belangrijkste informatie is relevant om te hebben
- ☐ De manier van informatievoorziening moet anders
- ☐ Anders, namelijk:

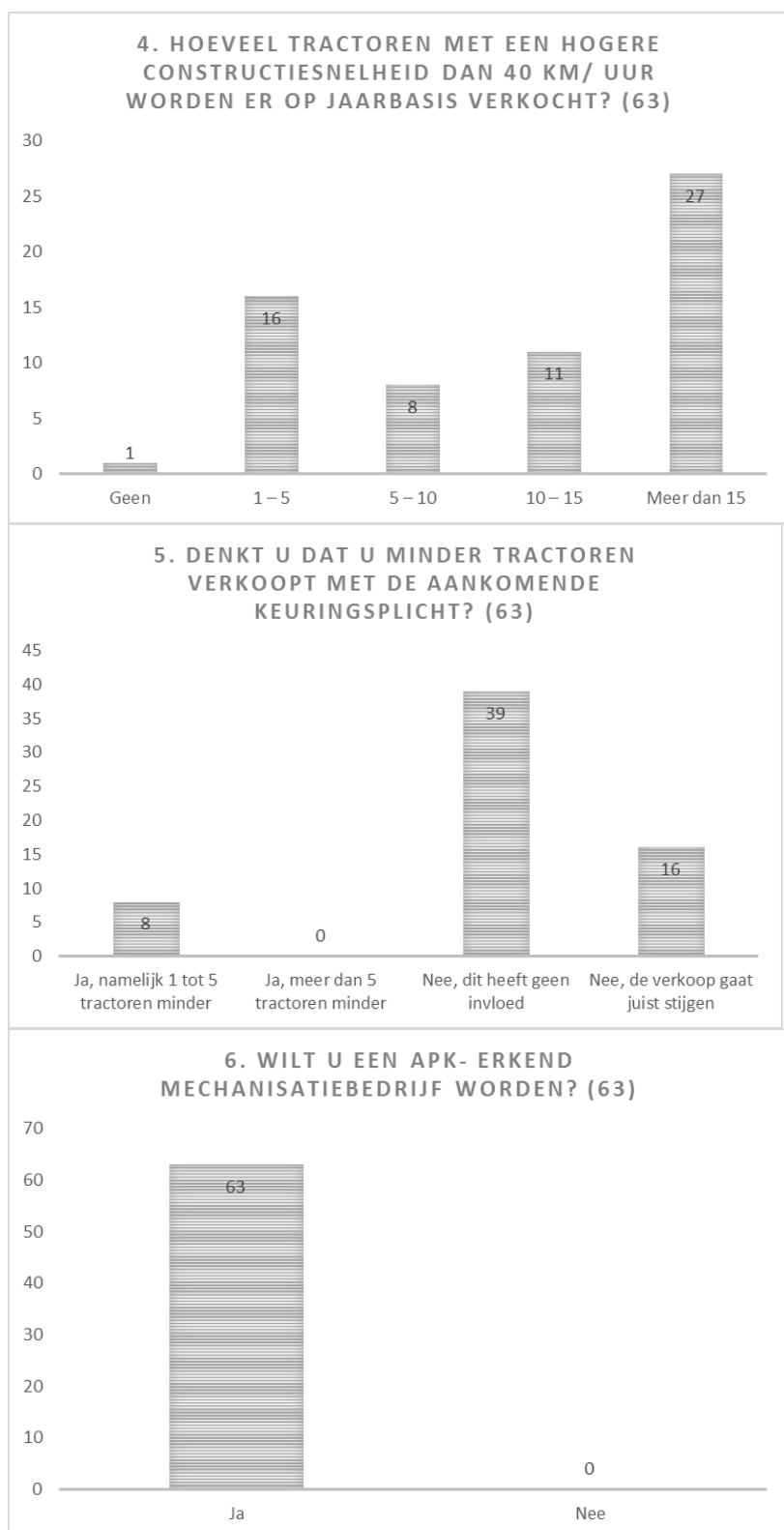
15. Overige opmerkingen met betrekking tot de keuringsplicht

Bedankt voor uw tijd

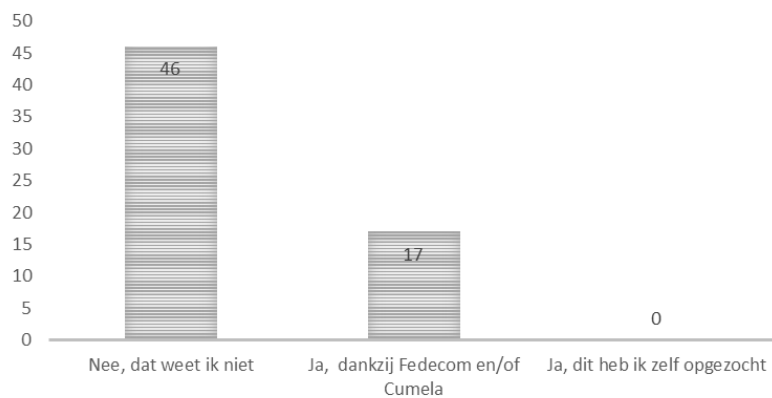
Bijlage 2: Uitkomst Enquête mechanisatiebedrijven in Noord-Nederland



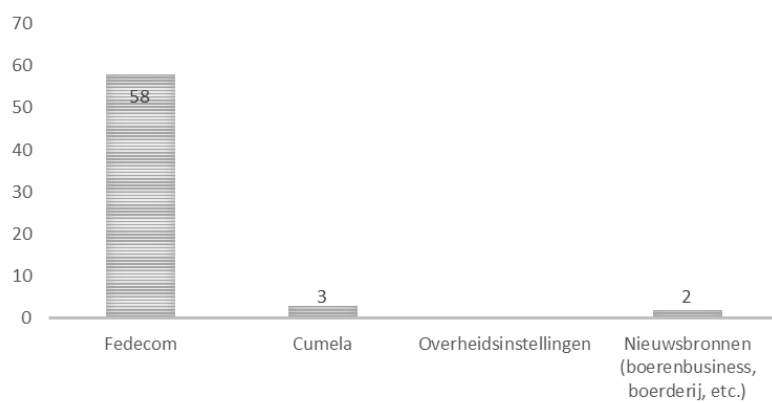
Anders : - Maneges en bouwbedrijven



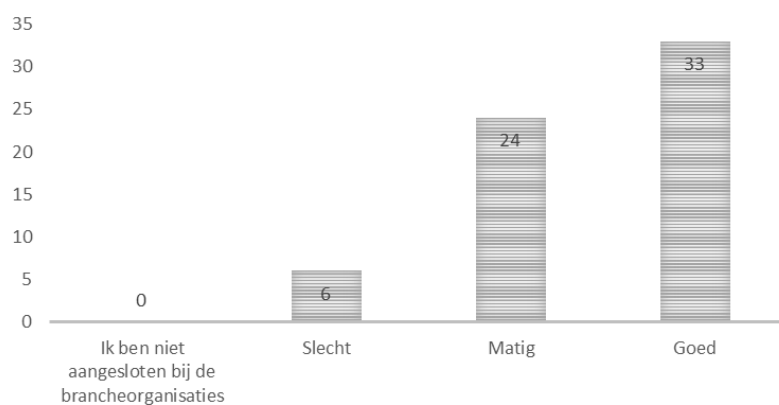
7. WEET U AAN WELKE TOELATINGSEISEN U MOET VOLDOEN OM EEN APK-ERKEND MECHANISATIEBDRIJF TE WORDEN? (63)

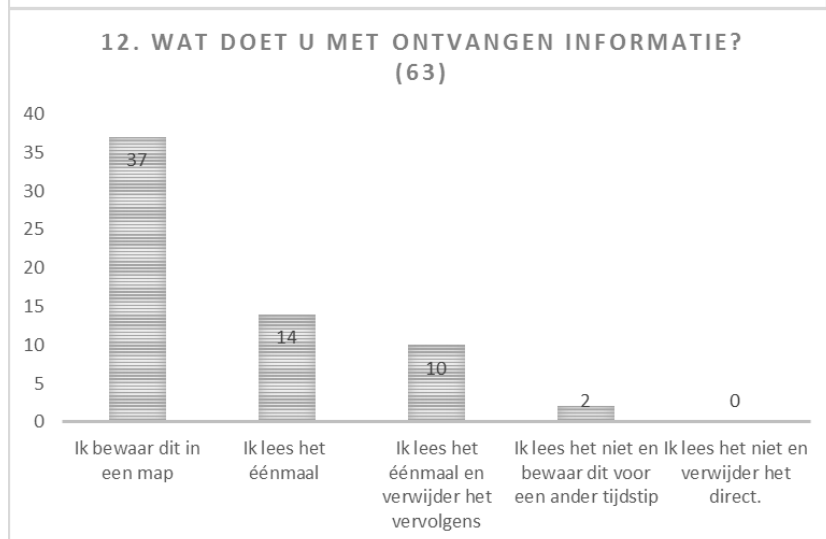
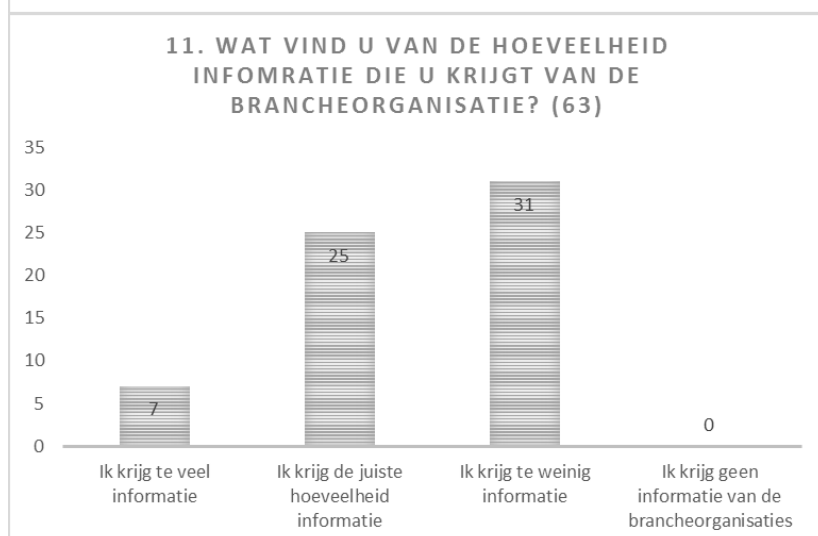
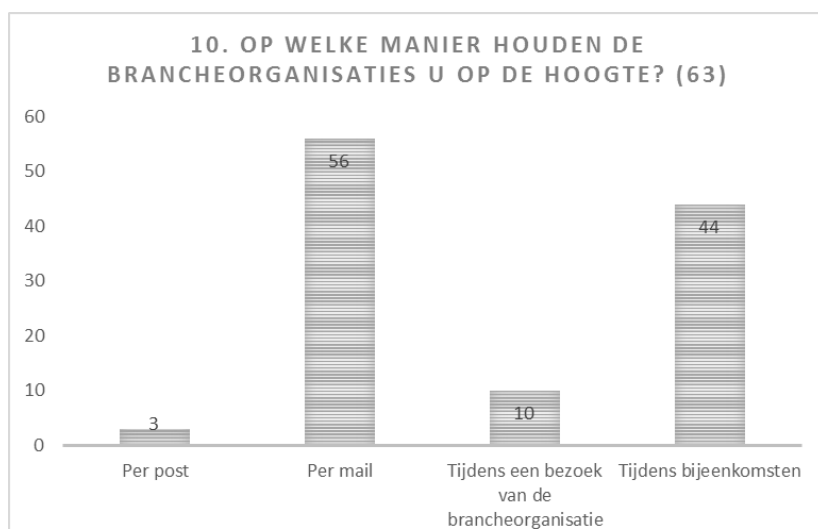


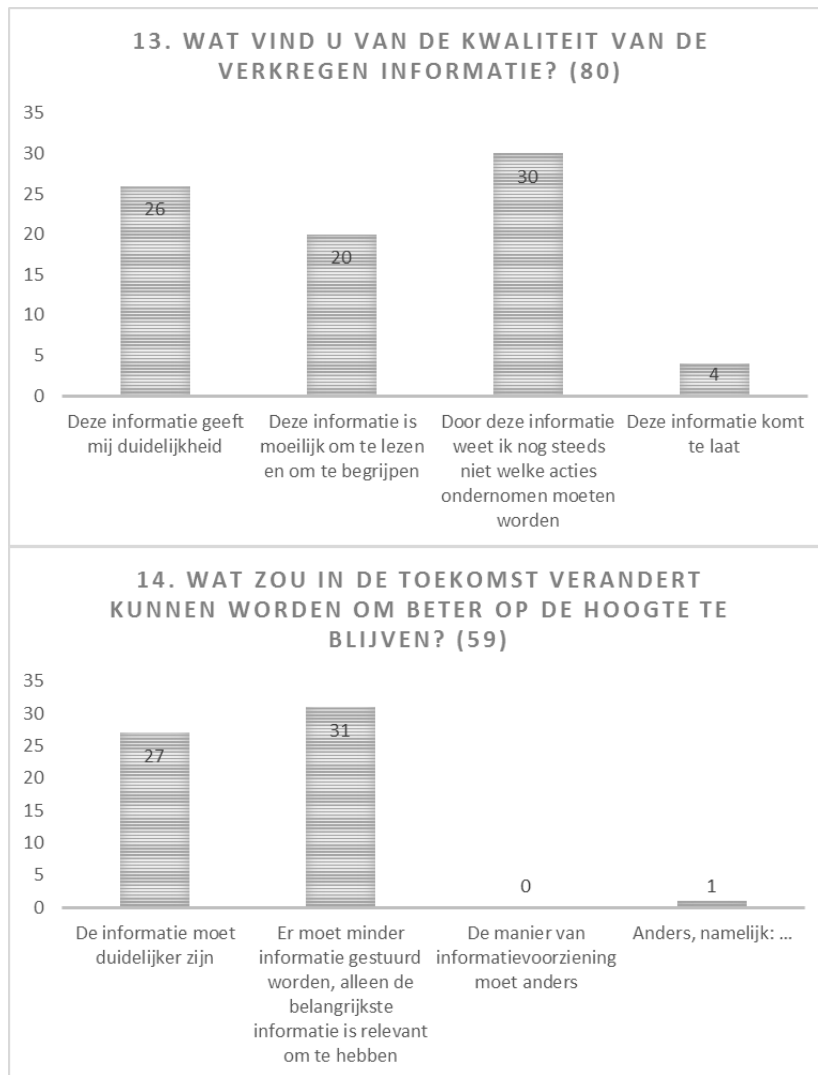
8. VAN WELKE ORGANISATIE HEBT U INFORMATIE GEKREGEN MET BETREKKING TOT DE KEURINGSPLICHT? (63)



9. HOE HEBBEN DE BRANCHEORGANISATIES U OP DE HOOGTE GEHOUDEN MET BETREKKING TOT DE KEURINGSPLICHT? (63)







- 4 Mechanisatiebedrijven hebben 'nvt' ingevuld
- Anders, namelijk: een groep aanmaken waarin alleen geïnteresseerde bedrijven informatie ontvangen.

15. Overige opmerkingen met betrekking tot de keuringsplicht

- Het moet eerst een wet worden. Er moet meer duidelijkheid komen over hoe het gaat gebeuren en wat er gaat gebeuren. Dan kunnen wij hierop inspringen.
- Voor zover ik weet is er nog geen keuringsplicht. Het afgelopen jaar is hier ook geen informatie verstrekt van onze branche organisatie. Ik weet niet waar we nu staan mbt deze keuringsplicht.
- Wij hebben een mail mogen ontvangen (2017) om aan te geven of wij APK klasse 3 wilden gaan uitvoeren, ik heb daar positief op geantwoord, met die gedachte dat er verdere stappen worden ondernomen die daar op hadden gereageerd, dit is niet het geval. Dus ik weet nu nog steeds niet of de APK al verplicht is.
- Er is nog teveel duidelijkheid over

Bijlage 3: Uitwerking interview mechanisatiebedrijven

Interview 1

Wat weet u van de keuringsplicht?

Wat ik ervan weet, dat het uitgesteld is.

U heeft geen concept of iets dergelijks gezien?

Nee, wel wat voorbij zien komen met keuringen, kentekening en in welke categorieën dat valt. Maar dan houdt het wel op.

Wat gaat de keuringsplicht betekenen voor het bedrijf?

Wat het gaat betekenen voor ons: Waarschijnlijk nog meer handen, dus er moet iemand erbij komen. Een monteur, of een keuringsmonteur. Dat heeft wel impact. Je hebt meer ruimte nodig. Je zit met rollenbank remmen, je moet de remvertraging kunnen meten. Voor heel veel bedrijven zal de ruimte een probleem zijn. Bij ons op het nieuwe bedrijf hebben we daar minder last van. En hoe het verder allemaal zal gaan verlopen, dat gaan wij zien in de toekomst. Que details weet ik het niet. Een RDW-loket, je zult de trekkers moeten aan/afmelden. Maar ik laat het een beetje op mij afkomen want wij hebben altijd voorgelopen en nu is het uitgesteld.

Van welke organisaties heeft u de meeste informatie gekregen?

Fedecom, daar hebben wij de meeste informatie van gekregen. Cumela, die naam is wel een aantal keren voorbij gekomen. Maar de echte informatie krijgen wij van de Fedecom en de Fedecom communiceert weer met de Cumela.

Hoe goed bent u op de hoogte gehouden?

Te laat, ze zijn laat begonnen met de keuringsplicht. In 2013 hoorde ik al over de APK door Europese wetgeving en dat bepaalde dingen verplicht werden. Maar we zijn laat op de hoogte gehouden over wat er echt ging gebeuren. Maar goed, je kunt zelf ook informatie opzoeken over hoe het moet en wat het inhoudt.

En dat hebt u ook gedaan?

Ja, wel wat gedaan maar zodra het niet aan de orde is blijft het liggen.

Hoe vaak hebt u contact met de brancheorganisatie over de APK- keuringsplicht?

Laatste 2-3 jaar redelijk veel. Daarvoor bijna nooit. Het interesseerde mij wel maar vaak waren er onderwerpen die niet interessant genoeg waren voor mij.

Krijgt u teveel informatie?

Ja, we krijgen veel informatie maar je hebt er bijna een dagtaak aan om alles aandachtig door te willen lezen. En dat lukt gewoon niet bij een druk bedrijf als de onze.

Op welke manier hebt u het vaakst contact?

Per mail. Ook wel een paar bijeenkomsten. Maar het meeste contact is per mail en wordt het heel belangrijk, dan is er een bijeenkomst.

Wat vind u van de informatie die de brancheorganisatie geeft?

Laatste tijd veel gepraat over kenteken verhaal, veiligheid en dat soort dingen maar dat was allemaal erg oppervlakkig, weinig diepgang. Er wordt niet doorgepakt wat voor testapparatuur je moet hebben. Het protocol is gewoon niet klaar.

Ziet u mogelijkheden om dat te kunnen verbeteren?

Nee. Het is nu weer uitgesteld dus het is weer van de baan. Het is niet van de baan maar wij horen er niks meer van.

Maar u ziet geen verbetering waardoor ze jullie beter op de hoogte kunnen houden?

Verbetering in de zin van, houd onzinnige informatie voor je maar als het ons echt wat aangaat dan houden ze ons wel op de hoogte per mail. Maar in 2013 was het al bekend dat er nieuwe wetten aankwamen dus eigenlijk vind ik dat er te laat is ingegrepen.

Neemt u veel initiatief met informatie opzoeken?

Als de tijd het toelaat wel, maar omdat het op het moment niet erg rustig is kom ik er de eerste tijd gewoonweg niet aan toe.

Moeten de brancheorganisaties meer initiatief nemen?

Ja, ze moeten de beslissingen die genomen zijn bij Den Haag direct doorspelen naar ons. En ook moeten ze weten wat de impact is bij zulke beslissingen. En zoals geruchten, dan zie ik het liefst zo af en toe eens een mail waarover vergadert wordt wat misschien in de toekomst regelgeving zal gaan worden. Maar het geeft wel weer onrust. Het heeft ook impact op de verkoopcijfers en concurrentie. Ook vind ik dat Fedecom het startsein moet geven. Het is nu weer uitgesteld tot begin 2019. We zien dan wel weer hoe het gaat. Fedecom moet alle informatie over de APK naar ons toe sturen. En dan niet over de APK zelf maar over de inhoud. Moet je remvertraging meten? Moet je roetuitstoot meten? Duitsland, de TUV, dit moeten ze gewoon overnemen of combineren met de Nederlandse regels. Je moet eenheid hebben. Een geheel is het allerbest. Doen ze in de vrachtwagenwereld ook dus dan kan dat ook bij trekkers.

Hebt u nog overige punten over de APK- keuringsplicht?

Ze moeten ook naar de kostprijs kijken. Ze moeten oppassen dat als ze al die regeltjes verzinnen dat ze de kostprijs ook in de gaten houden. Wij moeten de keuringen uitvoeren en willen ook onze boterham verdienen. Ook bij klanten met een groot aantal trekkers kan APK een dure bezigheid worden. En het is ook een momentopname dus vandaag kan iets goed zijn en morgen kun je er een ongeluk door krijgen. Wat betreft veiligheid zie ik wel wat in de APK. Als je ziet wat je soms tegen komt op de weg.

Interview 2

Wat is er bij u bekend van de keuringsplicht?

Nou, eigenlijk nog niet zoveel. Ja, dit jaar zou het eigenlijk in moeten gaan maar laatst hoorde ik dat het uitgesteld was tot begin volgend jaar.

Wat weet u van de keuringsplicht en heeft u een concept gezien?

Nee, ik heb geen echt concept gezien. Wel een aantal keer een mail gezien over de regels die misschien gaan gelden. Het meest heb ik gezien over kentekens.

Wat gaat de keuringsplicht betekenen voor uw bedrijf?

Dat is een lastige, aan de ene kant krijg ik er een boel kosten bij denk ik. Er moet apparatuur bij komen en als de drukte aan houdt moet ik er iemand bij aannemen. Aan de andere kant denk ik hier nog wat te kunnen winnen qua service naar klanten. Ik kan bijvoorbeeld bij een grote beurt een gratis APK-keuring uitvoeren net zoals in de auto-industrie. Zo kan ik waarschijnlijk meer klanten binnen halen waardoor ik de concurrentie een slag voor ben.

Welke organisaties heeft u op de hoogte gehouden van de keuringsplicht?

Voornamelijk de Fedecom. Zodra er nieuws was dan zag ik wat voorbij komen van hun. Ook lees ik wel eens wat nieuws van het web maar het meest interessante kwam van Fedecom.

Hoe goed bent u op de hoogte gehouden hierover?

Slecht, een aantal jaren terug werd dit al bekend. Nu zou het dit jaar ingaan maar het is weer uitgesteld dus het is weer rustig. Wel ging de Fedecom meer hierop in de afgelopen twee jaar. Maar dat was nogal kort en naar mijn idee startte zij hier te laat mee. Bij de Fedecom kan het misschien ook nog niet duidelijk zijn. Vanuit Europa is de regelgeving gekomen maar vanuit de Nederlandse overheid heb ik nog weinig voorbij zien komen buiten de kentekens om.

Hebt u zelf informatie opgezocht met betrekking tot de keuringsplicht?

Alleen als er iets niet duidelijk was en ik had de tijd om dit uit te zoeken. Anders niet. We zijn als bedrijf te druk om ons bezig te houden met externe regelgeving waarop wij weinig invloed hebben. Het is gewoon afwachten hoe de invulling wordt en die informatie verwacht ik van de Fedecom. Daarna kunnen wij stappen gaan ondernemen.

Hoe vaak hebt u contact met de brancheorganisatie?

Best wel vaak aangezien de Fedecom best veel weet over regelgeving. Maar hoe vaak precies kan ik niet zeggen.

Op welke manier heeft u een contactmoment met een brancheorganisatie?

Per mail. Zo af en toe is er eens een bijeenkomst. Maar de meeste nieuwe informatie staat vaak wel in de mail.

Wat vindt u van de informatie?

In ieder geval is het veel informatie. Als ik alles moet doornemen is de morgen voorbij en ben ik het eerste alweer kwijt. Ook vind ik dat de informatie vaak laat aankomt op de manier van wat er eigenlijk moet gaan gebeuren. Zo staan we soms al één nul achter. De informatie heeft ook weinig diepgang. Maar ik begrijp ook wel dat het lastig is om te bepalen als brancheorganisatie welke informatie geschikt is voor ons en welke informatie niet.

Welke mogelijke verbeteringen ziet u in de toekomst met betrekking tot de informatievoorziening door brancheorganisaties?

Ik zou graag een algehele mail voorbij zien komen met oppervlakkige informatie. Waarbij ikzelf kan aangeven over welke onderwerpen ik veel informatie wil hebben en over welke onderwerpen ik dat niet wil. Desnoods organiseert de brancheorganisatie dan een bijeenkomst met groepen bedrijven die bepaalde onderwerpen interessant vinden.

Wat doet u met de verkregen informatie van brancheorganisaties?

Ik lees het en print het als het nodig is. Alle onzin verwijder ik natuurlijk.

Neemt u veel initiatief met betrekking tot het opzoeken en doorspelen van informatie?

Als ik het niet zo druk zou hebben wel. Wel moet het dan zo zijn dat ik ook goede informatie moet kunnen vinden.

Moeten de brancheorganisatie meer initiatief tonen met het delen van informatie?

Ik vind niet dat ze meer initiatief moeten nemen, maar gewoon directer moeten zijn. Gewoon duidelijke informatie en niet heel veel oppervlakkige informatie. Aan de helft daarvan heb je vaak toch niks. De informatie die ze sturen heb ik het liefst per mail zodat ik deze mails in mijn eigen tijd kan doorlezen.

Interview 3

Wat weet u van de keuringsplicht van tractoren tot nu toe?

Niet veel. Alleen dat dit nu al een paar jaar speelt maar nooit echt definitief is geworden. Ja, ergens volgend jaar waren de laatste berichten. Maar voordereest weet ik er niet veel over. Wat precies willen ze meten? Welke punten zijn keurpunten? Moeten we ons aanmelden bij het RDW als een keuringsstation?

Wat gaat de keuringsplicht betekenen voor uw bedrijf?

Veel. Wij zullen machines daarvoor moeten aanschaffen. Afhankelijk van de eisen moet het pand uitgebreid worden. Er moet waarschijnlijk iemand erbij aangenomen worden. Kosten moeten doorberekend worden aan de klanten en ook die zullen daardoor niet vrolijk zijn. Ook al begrijp ik zo'n keuring wel in de zin van veiligheid. De machines worden steeds groter en zwaarder. De snelheid van die tractoren zijn ook ontzettend hoog vergeleken met 30 jaar terug. Het T- Rijbewijs was al een goede zet in de richting van veiligheid.

Door welke organisaties bent u op de hoogte gehouden van de keuringsplicht?

De Fedecom. Tuurlijk zie ik ook wel eens wat voorbij komen in de Boerderij of andere vakbladen, maar voornamelijk de Fedecom komt met echte informatie. Zij communiceren weer met deze vakbladen en ook met de Cumela. Maar dat is meer een organisatie voor loonbedrijven.

Hoe goed bent u op de hoogte gehouden hierover?

Goed. Alles wat bekend werd wisten wij ook diezelfde week had ik het idee. De informatie die kwam had alleen niet zoveel toegevoegde waarde. Ik wist zo wel weer wat er gebeurt is. Maar ze hadden nog geen echte regels of zaken waarop wij kunnen inspelen. Zelf denk ik dat het nu al te laat is om met zulke informatie aan te komen aangezien het volgend jaar al van toepassing wordt.

Hebt u zelf informatie opgezocht met betrekking tot de keuringsplicht?

Nee, dat heb ik niet, hoewel ik daar best wel tijd voor vrij kan maken. Om zelf informatie op te zoeken heb ik de interesse en tijd niet voor.

Wat is het aantal contactmomenten met de brancheorganisaties?

Bijna wekelijks. Op zich is dit goed zo en dit moeten wij zo houden. Ik kan het zo nog een beetje bijhouden en weet ik wat er speelt. Ook vind ik de onderwerpen zelf interessant waardoor ik altijd wel aandachtig lees.

Op welke manier heeft u een contactmoment met een brancheorganisatie?

Per mail, hierover heb ik het meest contact. Mocht het echt belangrijk zijn. Dan organiseren ze vaak een bijeenkomst waar ik naar toe ga.

Vindt er tijdens zo'n contactmoment nieuwe informatie-uitwisseling plaats?

Ik zou bijna zeggen teveel. Er komt zoveel op je af en je wilt graag alles weten. Anders loop je achter. Dus ja, er staat veel nieuwe informatie in. Vaak staan er de belangrijkste punten in. Maar dit wekt wel altijd vragen op. Dus het zou leuk zijn als de branche ook eens wat dieper op de informatie zou ingaan.

Wat vindt u van de verkregen informatie van brancheorganisaties?

De informatie is naar mijn mening niet duidelijk. Maar dat zou natuurlijk ook kunnen dat het bij de Fedecom nog niet duidelijk is en dat het meer een waarschuwing al vooraf is, dat weet ik niet.

Welke mogelijke verbeteringen ziet u in de toekomst met betrekking tot de informatievoorziening door brancheorganisaties?

De brancheorganisaties moeten meer inspelen op wat het mechanisatiebedrijf verwacht. Ik bedoel hiermee de informatie die een mechanisatiebedrijf nodig is en gerust kan stellen. Informatie waar je wat aan hebt. Wat betreft de keuringen dus de inrichting ervan. Wat is nodig? Wie mag de keuringen uitvoeren? Hoe moeten de keuringen uitgevoerd worden? Zelf denk ik dat het handig is om de Duitse TUV over te nemen en deze aan te passen aan de Nederlandse regels. Wanneer de Fedecom dit kan bevestigen weten wij waar we aan toe zijn.

Wat doet u met de verkregen informatie van brancheorganisaties?

Ik bewaar dit altijd. Of ik print het uit. De onzin verwijder ik.

Neemt u veel initiatief met betrekking tot het opzoeken van informatie?

Nee, ik vind dit een taak voor de brancheorganisaties. Wij moeten ons druk houden met de bedrijfsvoering. Tuurlijk moeten wij ook bezig zijn met de regelgeving. Maar de echte nieuwe informatie moet van de branche komen. Als iedereen zelf informatie op zou gaan zoeken en iedereen zit dit aan elkaar door te spelen dan is er chaos.

Moeten de brancheorganisatie meer initiatief tonen met het delen van informatie?

Wat mij betreft niet. Zolang zij maar duidelijke informatie naar ons toe sturen waardoor wij weten wat nodig is en hoe en wanneer. De brancheorganisaties moeten natuurlijk wel meedenken in oplossingen. Maar goed, dat geldt voor ons als mechanisatiebedrijf ook.

Hebt u nog overige punten wat betreft de informatieverwerking?

Nee, volgens mij heb ik dit wel goed op orde. Wat ik wel prettig zou vinden is dat de Fedecom ons een lijst stuurt waarop je kunt aangeven mee te willen doen aan de APK- keuringsplicht. Zo ontstaat er één groep die alle meningen met elkaar kunnen delen. Je leert zo veel en snel. Ook kunnen andere bedrijven jouw vragen beantwoorden. Hierdoor denk ik betere relaties te kunnen krijgen bij de verschillende mechanisatiebedrijven. Want wij staan er namelijk niet alleen voor bij de APK- keuringsplicht.

Interview 4

Wat weet u van de keuringsplicht tot nu toe?

De keuringsplicht is in het leven geroepen dankzij Europese wetgeving. Ik geloof dat dat in 2013 of in 2014 was. Dit jaar zou dat in moeten gaan voor Nederland. Maar ik heb er nog weinig van gemerkt en er gingen ook verhalen dat dit nu uitgesteld is.

Wat gaat de keuringsplicht betekenen voor uw bedrijf?

Ik denk niet zoveel. Er zal iemand bij aangenomen moeten worden en er moet geïnvesteerd worden in apparatuur. Maar dit is weer recht te trekken door alle keuringen die wij dan moeten uit gaan voeren. Voor de rest zien wij het wel.

Door welke organisaties bent u op de hoogte gehouden van de keuringsplicht?

Voornamelijk de Fedecom.

Hoe goed bent u op de hoogte gehouden hierover?

Goed, alle nieuwe zaken werden besproken. Ook alles wat bekend was bij de Fedecom is naar ons gestuurd. Wel vind ik dat het wat laat is aangezien het dit jaar eigenlijk ingegaan zou zijn. Maar ik had zelf ook informatie kunnen opzoeken.

Hebt u zelf informatie opgezocht met betrekking tot de keuringsplicht?

Wel eens gedaan, en dat is best leuk werk wel. Maar dan komt er weer een klant binnen en dan blijft het weer liggen. Eigenlijk is dat geen doen zo. Je moet er de tijd voor kunnen nemen. Want als je later weer terug wilt lezen kost dat dubbel tijd.

Wat is het aantal contactmomenten dat u heeft met de brancheorganisaties?

Elke week zie ik wat voorbij komen van de Fedecom. Het moet ook niet meer worden trouwens. Anders wordt het teveel van het goede.

Op welke manier heeft u een contactmoment met een brancheorganisatie?

Per mail.

Vindt er tijdens zo'n contactmoment nieuwe informatie-uitwisseling plaats?

Ja, er staan aardig wat nieuwe zaken in. Niet altijd allemaal van toepassing op ons bedrijf, maar toch altijd wel even goed om even door te nemen. De informatie is ook echt nieuw. De branche valt niet in herhaling wat ik prettig vindt. Wel is het soms wat veel waardoor je veel tijd kwijt bent met lezen.

Wat vindt u van de verkregen informatie van brancheorganisaties?

Goede en nieuwe informatie zoals ik net ook al zei. Wel soms te veel. En wat betreft de APK- Keuring mogen ze wel wat duidelijker zijn. Het enige wat mij nu duidelijk is, is dat het volgend jaar ingaat. Ik had liever meer duidelijkheid over de inrichting over de APK. Nemen ze het over van de vrachtauto's of van de TUV zoals we die in Duitsland kennen. Als we dat wisten, konden we alvast de eerste aanpassingen doen zodat wij de kosten een beetje kunnen verdelen over de periode. Ik zei net wel dat het geen grote invloed zal hebben. Het zijn toch aardig wat kosten die voorgeschoten moeten worden.

Welke mogelijke verbeteringen ziet u in de toekomst met betrekking tot de informatievoorziening door brancheorganisaties?

Niet echt, ik zie de informatie liever in categorieën voorbij komen waaraan ik kan selecteren. Dit is ook makkelijker voor het opslaan van de informatie. Zo kan ik dan alles makkelijk terugvinden.

Wat doet u met de verkregen informatie van brancheorganisaties?

De belangrijkste informatie sla ik op in speciale mappen op de laptop. De rest verwijder ik gewoon. Anders is het einde zoek. Soms print ik ook wel eens wat uit zodat ik het ook bij de hand heb als ik geen laptop bij mij heb.

Neemt u veel initiatief met betrekking tot het opzoeken informatie?

Op zich wel, maar dan kom je tot het punt wat ik net benoemde. Dan komt er weer een klant en dan blijft het weer liggen.

Moeten de brancheorganisatie meer initiatief tonen met het delen van informatie

Ze hoeven van mij niet meer initiatief te tonen. Wel mogen ze wat meer in overleg met de overheid over de regelgeving zodat de brancheorganisaties dit toe kan spelen naar ons. Wij kunnen dan alvast de eerste investeringen doen en alles klaar maken zodat wanneer het ingaat, wij direct keuringen kunnen gaan uitvoeren. Anders loop je weer achter de feiten aan. Ondanks alles zit er wel een kosten plaatje aan waardoor wij voorzichtig omgaan met alle informatie die op ons af komt. Zolang het niet zeker is, doen wij niks.

Interview 5

Wat weet u van de keuringsplicht van tractoren?

Dat het Europese wetgeving is en dit jaar ook gaat gelden voor Nederland. Maar dit is nu uitgesteld tot begin volgend jaar.

Wat gaat de keuringsplicht betekenen voor uw bedrijf?

Dat kan ik nog niet zo goed inschatten. Eerst wil ik zien wat er in de wet komt te staan voordat ik kan zeggen welke gevolgen dit heeft. Zonder een wet is het alleen maar gissen. Wel denk ik dat ons bedrijf moet investeren om te voldoen aan deze wetten in de toekomst.

Van welke organisatie hebt u informatie gekregen over de keuringsplicht?

Van de Fedecom. Zij sturen mij regelmatig een mail hierover.

Hoe goed bent u op de hoogte gehouden hierover?

Wel aardig goed. Zolang het geen wet is kunnen zij er nog niks over zeggen. Zij kunnen ons alleen op de hoogte houden wat er gezegd is. En dit gaat aardig goed. Wel vind ik het soms veel van hetzelfde.

Hebt u zelf informatie opgezocht met betrekking tot de keuringsplicht?

Nee, dat heb ik niet. Ik kreeg altijd wel informatie van de Fedecom waardoor ik zelf geen informatie hoefde op te zoeken. Als ik wel een keer op zoek ging naar informatie, dan was dit verloren tijd omdat even later de informatie van Fedecom kwam.

Wat is het aantal contactmomenten dat u heeft met de brancheorganisaties?

Dat weet ik zo niet. Ik krijg regelmatig een mail.

Op welke manier heeft u een contactmoment met een brancheorganisatie?

Meest per mail. Of bijeenkomsten.

Wat vindt u van de verkregen informatie van brancheorganisaties?

Ik vind het nuttige informatie, sluit goed aan met de huidige tijd en leest ook goed. Maar ik kan soms nog geen link leggen met wat ik ermee moet doen.

Welke mogelijke verbeteringen ziet u in de toekomst met betrekking tot de informatievoorziening door brancheorganisaties?

Dan wil ik graag duidelijke informatie waardoor ik direct een link kan leggen met de zaken die ik moet regelen. Mocht de APK- plicht een wet worden. Dan zie ik graag één duidelijke mail waarin alles staat en dat dit niet verspreid is over een aantal mails. Of een bijeenkomst organiseren, dat lijkt mij ook wel wat. Dan hoor je direct wat andere mechanisatiebedrijven ervan vinden.

Wat doet u met de verkregen informatie van brancheorganisaties?

Informatie die ik gekregen heb lees ik direct. Daarna laat ik het gewoon in de inbox staan en als het nodig is dan zoek ik het weer op.

Neemt u veel initiatief bij het opzoeken van informatie?

Nou ik verwacht eigenlijk alles toegestuurd te krijgen van de Fedecom. Ons bedrijf is druk dus er blijft daarvoor ook niet veel tijd over.

Moeten de brancheorganisatie meer initiatief tonen met het delen van informatie?

Nee, dat hoeft van mij niet persé. Wel mogen ze speciale mails sturen over de verschillende onderwerpen en niet alles in één mail proppen.

Bijlage 4: Uitwerking interview brancheorganisatie

Wat is het aantal contactmoment dat u heeft met mechanisatiebedrijven?

Wij sturen wekelijks een digitale nieuwsbrief. En wij sturen één keer per maand het vakblad 'Grondig'. Wij worden gezien als de organisatie die informatie stuurt naar de mechanisatiebedrijven. Vaak als wij informatie rondgestuurd hebben, dan zijn er altijd wel een paar bedrijven die bellen of terugmailen om meer informatie te vragen rondom de actuele onderwerpen. Dat is altijd leuk om te zien. Sommige bedrijven vinden bepaalde onderwerpen dus belangrijk.

Stuurt u veel nieuwe informatie naar mechanisatiebedrijven?

Wat is nou echt nieuwe informatie voor mechanisatiebedrijven? Wij geven alle informatie door dat voortkomt uit besprekingen met de overheid, andere brancheorganisaties en met personen uit de agrarische sector. Zelf denken wij dat dit nieuwe informatie is voor de mechanisatiebedrijven. Maar goed, als je dan een maand wacht bijvoorbeeld, dan is de meeste informatie ook al wel terug te vinden in de vakbladen

Wat vindt u van de verstuurde informatie?

Dit vind ik een lastige vraag om te beantwoorden als brancheorganisatie. Wij sturen die informatie niet voor niks natuurlijk. Dus in onze ogen is die informatie goed en toepasbaar. Tuurlijk zal het voor sommige bedrijven lastig te begrijpen zijn. Maar als wij ons aan moeten passen aan alle mechanisatiebedrijven, dan komen wij hier personen tekort.

Wat denkt u dat mechanisatiebedrijven met de verkregen informatie gaan doen?

Ik denk dat de bedrijven zelf verder willen zoeken naar informatie. Ze zijn geprikkeld met de nieuwe informatie en dit nodigt uit om verder te zoeken. Ook denk ik dat zij contact op nemen met andere organisaties voor meer informatie.

Door wie wordt u op de hoogte gehouden met betrekking tot de keuringsplicht?

Dhr. Dijkema, Beleidsadviseur verkeer en die heeft contact met de 2^{de} kamer en de 1^{ste} kamer.

Speelt u alle verkregen informatie direct door naar de mechanisatiebedrijven?

Nee, de belangrijkste acties, vorderingen en conclusies worden verstrekt. Ook geven wij soms wel aan waarover de gesprekken gevoerd worden.

Hoe vindt u dat de mechanisatiebedrijven op de hoogte zijn van de APK- keuringsplicht?

Dit is ook een lastige vraag. De wet is nog onduidelijk. Hierdoor is het lastig om in te spelen op de verandering in de eisen. Alles wat bij ons bekend wordt sturen wij direct door en als je daar naar kijkt, dan zijn de bedrijven goed op de hoogte.

Zouden er zaken verandert kunnen worden om mechanisatiebedrijven beter van informatie te kunnen voorzien?

Dan verwacht ik meer duidelijkheid vanuit de kamer. Ook verwacht ik dan dat mechanisatiebedrijven actiever met de APK- keuring om gaan. De mechanisatiebedrijven moeten niet achterover leunen en alleen maar informatie willen ontvangen.

Meer duidelijkheid vanuit de kamer en mechanisatiebedrijven moeten zelf meer met het onderwerp actief bezig gaan, niet alleen maar informatie willen ontvangen. Mechanisatiebedrijven moeten daarnaast ook meedenken over dit onderwerp welke zaken praktisch zijn om mee te nemen in een besluit.

Vindt u dat mechanisatiebedrijven meer initiatief moeten tonen met betrekking tot de keuringsplicht?

Ja, in de zin van zoals ik net benoemde.

Op welke manier voorziet u mechanisatiebedrijven van informatie?

Nieuwsbrieven, infolijn en vakblad grondig. Meeste gebeurt per mail. Ook wel eens telefonisch contact of met een bijeenkomst.

Ziet u in de toekomst nog andere manieren voor u met betrekking tot de informatietoedracht?

Dan zou ik graag verschillende Whatsapp groepen hebben voor de mechanisatiebedrijven. In deze app kunnen wij van elkaar leren. Ook zie ik wel wat in een echte nieuws app speciaal gemaakt voor de keuringsplicht.

Bijlage 5: Checklist schriftelijk rapporteren

Naam: Jeroen Kok

Klas: 4BT Datum:12-07-2018

Titel verslag/rapport: APK- keuringsplicht voor tractoren

Nadat **jij** je verslag/rapport hebt gecontroleerd met behulp van deze checklist, voeg je deze toe als bijlage. Zonder de ingevulde checklist vindt er geen beoordeling plaats. De assessor controleert met deze checklist je rapport/verslag.

De beoordelingscriteria die met een * zijn aangegeven, zijn de zogenaamde '*killing points*'. Indien de assessor meer dan vijf '*killing points*' heeft aangekruist, dien je het rapport/verslag op alle onvoldoende onderdelen te verbeteren. Voor de herbeoordeling moet je ook de oude versie inleveren. In het afstudeerwerkstuk zijn geen '*killing points*' toegestaan! **AANVINKEN WAT NIET IN ORDE IS!**

1. Het taalgebruik:

- ☐ Bevat niet meer dan drie grammaticale, spel- en typefouten per duizend woorden*

Bij meer dan drie fouten per duizend woorden is het rapport/verslag afgekeurd!

- ☐ Heeft een adequate interpunctie*
- ☐ Is afgestemd op de gekozen doelgroep (juiste stijl)*
- ☐ Laat een zakelijke en actieve schrijfstijl zien*
- ☐ Bevat geen persoonlijke voornaamwoorden*

2. Het rapport/verslag:

- ☐ Is ingebonden (hard copy)*
- ☐ Is vrij van plagiaat* (zie onderwijsexamenregeling)

3. De omslag:

- ☐ Bevat de titel
- ☐ Vermeldt de auteur(s)

4. De titelpagina/het titelblad:

- ☐ Heeft een specifieke titel*
- ☐ Vermeldt de auteur(s)*
- ☐ Vermeldt de plaats en de datum*
- ☐ Vermeldt de opdrachtgever(s)*

5. Het voorwoord:

- ☐ Bevat de persoonlijke aanleiding tot het schrijven van het rapport/verslag
- ☐ Bevat persoonlijke bedankjes (persoonlijke voornaamwoorden toegestaan)

6. De inhoudsopgave:

- ☐ Vermeldt alle genummerde onderdelen van het rapport/verslag*
- ☐ Vermeldt de samenvatting en de bijlage(n)
- ☐ Is overzichtelijk
- ☐ Heeft een correcte paginaverwijzing

7. De samenvatting:

- ☐ Is een verkorte versie van het gehele rapport/verslag
- ☐ Bevat conclusies
- ☐ Bevat geen persoonlijke mening
- ☐ Is gestructureerd
- ☐ Is zakelijk geschreven
- ☐ Staat direct na de inhoudsopgave

8. De inleiding (toelichting op intranet):

- ☐ Is hoofdstuk 1*
- ☐ Beschrijft het grotere kader en aanleiding
- ☐ Beschrijft inhoudelijke achtergrondinformatie*
- ☐ Formuleert het probleem/de onderzoeksvraag*
- ☐ Vermeldt het doel*
- ☐ Bevat een leeswijzer voor het rapport/verslag*

9. Materiaal en methode:

- ☐ Beschrijft de gevolgde onderzoeksmethode
- ☐ Past bij de onderzoeksvraag/vragen*
- ☐ Beschrijft de variabelen/eenheden
- ☐ Beschrijft de methode van data-analyse

10. De (opmaak van de) kern:

- ☐ Bestaat uit genummerde hoofdstukken en (sub)paragrafen (maximaal drie niveaus)*
- ☐ Deze zijn verschillend in opmaak*
- ☐ De hoofdstukken en (sub)paragrafen hebben een passende titel
- ☐ Een hoofdstuk beslaat ten minste één pagina
- ☐ Een nieuw hoofdstuk begint op een nieuwe pagina
- ☐ De zinnen lopen door (geen 'enter' binnen een alinea gebruiken)
- ☐ De figuren zijn (door)genummerd en hebben een passende titel (onder de figuur)*
- ☐ De tabellen zijn (door) genummerd en hebben een passende titel (boven de tabel)*
- ☐ Tabellen en figuren zijn zelfstandig te begrijpen
- ☐ In de tekst zijn er verwijzingen naar figuren en/of tabellen*
- ☐ De tekst bevat verwijzing naar de desbetreffende bijlage(n)
- ☐ De tekst is ook zonder verwijzingen te begrijpen
- ☐ De pagina's zijn genummerd*

11. De discussie:

- ☐ Bevat een vergelijking met relevante literatuur
- ☐ Geeft de valide argumentatie weer
- ☐ Evalueert de gebruikte onderzoeksmethode
- ☐ Bevat een kritische reflectie op de eigen bevindingen (zie toelichting op intranet)

12. De conclusies en aanbevelingen:

- ☐ De conclusies zijn gebaseerd op relevante feiten
- ☐ De aanbevelingen zijn gebaseerd op relevante feiten
- ☐ Bevatten geen nieuwe informatie*

13. De bronvermelding:

- ☐ In de tekst is conform de geldende APA-normen* (zie intranet Mediatheek)

14. De literatuurlijst:

- X Is opgesteld conform de geldende APA-normen* (zie intranet Mediatheek)

15. De bijlagen:

- ☐ Zijn genummerd
 - ☐ Zijn voorzien van een passende titel
 - X Bevatten geen eigen analyse
-