

“In Nederland staan meer dan een miljoen bedrijfs- bestelbussen geregistreerd”



Bram Kin is associate lector Duurzame Stadslogistiek bij de HAN in Arnhem en senior scientist bij TNO. Hij onderzoekt manieren waarop stadslogistiek emissieloos én met een lagere impact op de leefomgeving en kosten georganiseerd kan worden.



Marith Dieker is associate lector Mobiliteitstransitie bij de HAN in Arnhem. Vanuit het lectoraat Automotive Research doet zij met behulp van kwalitatieve methoden onderzoek naar de maatschappelijke impact van nieuwe mobiliteitstechnologieën.



Chris Dijksterhuis is coördinerend senior onderzoeker bij het kenniscentrum energie, Entrance, van de Hanzehogeschool Groningen. Vanuit Entrance onderzoekt hij middels multidisciplinaire projecten hoe stedelijke en landelijke mobiliteitssystemen op gedragen wijze verduurzaamd kunnen worden.



Wim Elving is lector Sustainable Communication bij het lectoraat Communication, Behaviour & the Sustainable Society van de Hanzehogeschool. Met (praktijkgericht) onderzoek naar communicatie-interventies draagt hij bij aan de totstandkoming van een duurzame samenleving.

Uitdagingen en toekomst- perspectief voor het mkb met een bestelwagen

25

Bram Kin, Marith Dieker, Chris Dijksterhuis en Wim Elving

Door toenemende mobiliteit van mensen en goederen staat in stedelijke gebieden de leefbaarheid onder druk. Maatregelen als zero-emissiezones moeten bijdragen aan een betere leefomgeving, maar voor veel ondernemers leidt dit beleid tot zorgen over de praktische uitvoerbaarheid en de eigen bedrijfsvoering en -financiën. Hoe kan het mkb zijn mobiliteitsbehoefte toekomstbestendig maken?

De invoering van de zero-emissiezones (ZE-zones) is veelvuldig in het nieuws en leidt tot veel verwarring bij bedrijven. Hoewel dit in het Klimaatakkoord als logistieke maatregel is opgenomen, raakt de invoering van milieuzones niet enkel bedrijven in de logistieke sector. Veel bedrijven met een bedrijfsbestelwagen of

vrachtwagen hebben of krijgen te maken met de invoering van deze zones in hun werkgebied. Minder dan tien procent van de bedrijven die in het bezit is van een bestelwagen is echter actief in de sector 'vervoer en opslag'. Het merendeel betreft detailhandel, bouwbedrijven en overige dienstverlenende bedrijven (CBS,

z.d.). Het zijn juist ondernemers in deze sectoren, vaak mkb'ers, die momenteel veel onduidelijkheid en onvrede ervaren bij de invoering van verkeersmaatregelen, waaronder ZE-zones (zie bijvoorbeeld MKB-Nederland, 2024). Verschillende betrokken gemeenten geven echter aan dat ze al lange tijd bezig zijn met de invoering van de ZE-zones en op allerlei verschillende manieren mkb'ers hebben geïnformeerd over de invoering hiervan. Deze onrust hindert afwegingen die deze ondernemers zouden moeten maken over het wel of niet aanpassen van hun voertuig, en hun bedrijfsvoering in bredere zin, richting het toekomstbestendig maken van hun mobiliteitsbehoefte.

Als een deel van deze bedrijven hun voertuigen of bedrijfsvoering zou aanpassen, zou dat veel maatschappelijke winst door vermindering van uitstoot en een lagere impact op de leefomgeving kunnen opleveren. Hier ligt ook echt een kans, want het gaat binnen deze groep ondernemingen om een flink aantal voertuigen: in Nederland staan meer dan een miljoen bedrijfsbestelbussen geregistreerd. Ingeschat wordt dat meer dan tien procent van deze bedrijfsbestelbussen in bezit is van 'éénpitters' en 25 procent van bedrijven met twee tot negen werknemers (inschatting op basis van Topsector Logistiek (2017) i.c.m. CBS-data). Op basis van gesprekken met ondernemers, brancheorganisaties en overheden gaan we in dit artikel in op de uitdagingen en kansen om het transport te verduurzamen. Er zijn hiervoor elf interviews afgenomen bij mkb'ers (die over één tot maximaal vijf bestelwagens beschikken) en we spraken met negen verschillende

brancheorganisaties en elf overheden op gemeentelijk en provinciaal niveau. Daarnaast hebben we twee groepssessies georganiseerd, één in Arnhem en één in Groningen, waar we onze bevindingen met de aanwezige vertegenwoordigers besproken hebben.

Uitdagingen voor ondernemers én overheden

Het elektrificeren van voertuigen is slechts één oplossingsrichting om een positief effect op de leefomgeving te realiseren. Een te eenzijdige focus op de elektrificatie leidt tot een tunnelvisie, waarin emissieloos transport als een silver bulletoplossing wordt gepresenteerd en waarbij mogelijke andere oplossingen die denkbaar zijn voor het reduceren van transport en emissies buiten beeld blijven. Denk aan het delen van voertuigen, het bundelen van goederen en/of processen, of het uitbesteden van bepaalde taken aan gespecialiseerde bedrijven. Met name in de stedelijke context zijn er bovendien meer ontwikkelingen gaande die de mogelijkheden voor mobiliteit binnen de bedrijfsvoering beïnvloeden. Zo worden bepaalde gebieden vermindert bereikbaar (een negatieve prikkel), maar zijn ondernemers tegelijkertijd extra hard nodig (ondernemerskansen) om bijvoorbeeld de renovatiebouwopgave van acht miljoen woningen of de inrichting van een circulaire economie te helpen realiseren.

Voor al deze uitdagingen zijn overheden en ondernemers van elkaar afhankelijk. Ze vormen samen twee belangrijke soorten stakeholders in het bredere ecosysteem van innovatie, economie en gover-

nance. Gemeentelijke overheden hebben veel gecommuniceerd over de invoering van de milieuzones. Toch is de indruk dat dit niet goed of voldoende (eenduidig, consistent, frequent en constructief) is geweest, wat de succesvolle transitie naar toekomstbestendige en duurzame mobiliteit voor het mkb hindert. Omdat de invoering van ZE-zones een verstoring zijn van de status quo, roepen deze bovendien weerstand op. Deze omstandigheden komen samen in twee prangende onderzoeksvragen, welke de komende periode onze onderzoeksagenda vormen: welke manieren zijn er voor het mkb, met name de ondernemingen die afhankelijk zijn van een bestelwagen, om hun bedrijfsvoering toekomstbestendig in te richten? En hoe kunnen overheden en ondernemingen gezamenlijk optreden om positieve maatschappelijke en economische waarde te bewerkstelligen? We willen beide stakeholders (overheden en ondernemingen) helpen om deze transitie mogelijk te maken.

Langlopende discussies, nieuwe urgentie

Gesprekken over verduurzaming of innovaties in de bedrijfsvoering en mobiliteit van ondernemingen worden al decennia gevoerd, en ook al lange tijd in de praktijk getest. In het hbo werken wij al lange tijd samen met ondernemers en overheden (in de zogenaamde triple helix) in projecten om te achterhalen welke technologieën, bedrijfsvoeringsmodellen, gedragsveranderings- en communicatiestrategieën een positief effect hebben op de innovatiekracht van stakeholders (bijvoorbeeld in de projecten Gas op Elektrisch, 2021; Duurzame buurtlo-

gistiek, 2024, Mobisitie 2024). Op dit moment bundelen wij de inzichten uit deze projecten, aanvullende (groeps)gesprekken en literatuuronderzoek, om op korte termijn nog meer ondernemers (en overige stakeholders in het ecosysteem) te kunnen helpen bij het toekomstbestendig maken van hun bedrijfsactiviteiten en bijbehorende mobiliteitsbehoefte. De meerderheid van de samenleving is van mening dat klimaatverandering actie behoeft en veel ondernemers willen hier graag in meegaan. Wij willen samen met ondernemers en overheden innovatie aanjagen en ondersteunen om daarmee de transitiekracht van het mkb te vergroten.

Wij onderscheiden hierbij drie hoofdthema's, welke we hieronder beschrijven alvorens we een schets presenteren van de route naar nieuwe oplossingen.

Verduurzaming van transport

In 2022 stootte het wegverkeer meer dan 25 Mton CO₂ uit, waarvan vijftien procent werd veroorzaakt door bestelauto's (Regionale Klimaatmonitor, 2024). In de race tegen de klimaatverandering is het dus cruciaal de bestelauto schoner te maken. Echter, in januari 2025 waren slechts 3,3 procent van de lichte bedrijfsvoertuigen elektrisch (RVO, z.d.). Ondanks de voorgenomen geleidelijke invoering van zero-emissiezones in de veertig grootste gemeenten vanaf 2025 blijft de elektrificatie van bestelwagens achter. Het mkb ervaart veel onduidelijkheid en onzekerheid over hoe zij zero-emissie transport kunnen realiseren (Natuur & Milieu, 2024). Zij vragen zich af: hoe gaan wij onze klanten straks kunnen

bereiken én de benodigde veranderingen betalen? Elektrische voertuigen zijn immers duur in de aanschaf en niet altijd geschikt qua inrichting of laadruimte, laadpalen zijn niet overal ruim beschikbaar, en stroom is voor een mkb'er vaak fors duurder dan voor bedrijven die grootschalig kunnen inkopen (NAL, 2023).

Uit ons eigen onderzoek blijkt dat met name kleine mkb'ers niet goed weten hoe hierin keuzes te maken. Voor veel mkb'ers lijkt elektrificatie financieel en/of operationeel niet haalbaar door hoge aanschafkosten terwijl in werkelijkheid de total cost of ownership vaak juist lager ligt (Kin e.a., 2021). Alternatieve methoden om duurzame mobiliteit te realiseren, zoals gebruik maken van hubs, cargobikes of samenwerken met andere mkb'ers om voertuigen en kosten te delen, vergen nog verregaandere innovaties van het bedrijfsmodel en mogelijk ook andere manieren van omgaan met partijen in de keten, concurrenten en klanten. Dit soort fundamentele veranderingen uitdenken en nieuwe samenwerkingen opzetten kost tijd en past niet gemakkelijk in de dagelijkse praktijk en prioriteiten van mkb'ers.

Verminderde bereikbaarheid en andere ruimtelijke inrichting

Op de langere termijn gaat de transitie-uitdaging niet alléén over schoon transport, maar wordt voldoende bereikbaarheid organiseren ook een uitdaging. De bouwopgave van 980.000 nieuwbouwwoningen leidt tot een stevige verdichting van bestaande woonkernen. Daarnaast zet Nederland meer in op autoluwe

“De bouw van één miljoen woningen en de renovatie van acht miljoen woningen zullen tot veel bestelverkeer in de bebouwde kom leiden

gebieden en zogenaamde 15-minuten steden, waarmee reistijden voor lokale inwoners naar een aantal voorzieningen zal afnemen (Pozoukidou & Chatziyianaki, 2021). Deze verdichting leidt echter ook tot afname van wegcapaciteit en parkeerplaatsen, waardoor het voor bedrijven van buiten deze gebieden lastiger is om benodigde goederen en diensten bij klanten te leveren of opdrachten uit te voeren. Mede hierdoor is een focus op ruimte en bereikbaarheid zeker zo urgent als de klimaatdoelstellingen. Tegelijkertijd leidt een hogere huizendichtheid ook tot een hogere vraag naar diensten door mkb'ers. Denk bijvoorbeeld aan al het onderhoud aan gebouwen dat nodig zal zijn, naast de eerdergenoemde renovatiebouwopgave. Om deze logistiek mogelijk te maken zal innovatie van faciliteiten, zoals hubs, en bedrijfsmodellen nodig zijn. De vraag is hoe dit operationeel en financieel in bedrijfsvoering zal kunnen passen.

Bestuurskloof

De transitie-uitdaging wordt ook sterk doorvoelt in de publieke sector. Gemeenteambtenaren balanceren bij het instellen van ZE-zones tussen de opgave om

bij te dragen aan klimaat- en leefbaarheidsdoelen en de opgave de toekomstbestendigheid van het mkb te versterken. Om de elektrificatiepijn te verzachten bieden alle gemeenten daarom overgangsregelingen, vrijstellingen en ontheffingen én informeren de gemeenten op verschillende wijzen actief ondernemers. Denk hierbij aan campagnes, een informatieloket en logistieke makelaars. Ondanks deze inspanningen blijkt dat 22 procent van de ondernemers, met name die met een klein wagenpark, niet goed weet hoe ze aan de randvoorwaarden van een ZE-zone moeten voldoen (RAI-vereniging, 2023). Voor gemeenten en andere overheden blijkt het lastig om met name de kleinere ondernemers uit diverse sectoren te bereiken én structureel te betrekken, om zo gezamenlijk aan toekomstbestendige duurzame oplossingen te werken. Ondernemers geven in vooronderzoek aan dat ze zich onvoldoende vertegenwoordigd voelen in overleggen met de overheid, en er te weinig naar hen geluisterd wordt. En dit terwijl juist het mkb heeft de potentie heeft om de maatschappelijke doelen rondom duurzaamheid te bereiken (Westman e.a., 2021). Het overbruggen van deze bestuurskloof (in de literatuur bekend als de governance divide) is cruciaal voor een duurzame en toekomstbestendige bedrijfsvoering.

Toekomstperspectief

Tot nu toe benoemden wij vooral problemen en uitdagingen, maar er zijn ook tal van voorbeelden waar we veel verandervermogen bij het mkb zien als het om duurzame mobiliteit gaat. Zo zijn er inmiddels 36.000 elektrische bestelwa-

gens, terwijl de eis er nog niet was. Ook veel bedrijven die nog geen elektrische bus hebben aangeschaft, of de bedrijfsvoering op een andere manier hebben aangepast, zijn goed op de hoogte van de veranderingen in lokaal beleid en de achterliggende strategie en doelen. Het is deze groep ondernemers die wij willen stimuleren om op korte termijn na te denken over het concreet maken van hun toekomstbestendigheid. De oplossingsrichtingen om mobiliteit en logistiek te verduurzamen zijn immers voorhanden. Eén van de kaders die ondernemers houvast kan bieden bij het nadenken over hun mobiliteitsbehoefte is de 'trias mobilia' (zie o.a. Kin e.a., (2023) die dit toepassen op stedelijke logistiek). Dit denk-kader nodigt uit om na te denken over:

- Manieren om transport te vermijden door de mobiliteitsvraag te reduceren waarbij er bijvoorbeeld minder vaak wordt besteld of transport van personeel losgekoppeld wordt van het transport van materiaal.
- Mogelijkheden om transport te veranderen door processen en voertuiggebruik efficiënter te organiseren. Dit kan onder andere door carpoolen, samenwerking, consolidatie in hubs en de inzet van fietskoeriers, de zogenaamde last mile-interventies.
- Manieren om transport te verschonen door te kiezen voor voertuigen die minder of geen emissies produceren

Transitie naar duurzaam en toekomstbestendige mobiliteit van het mkb

Meer dan een miljoen bedrijfsbestelbussen in Nederland die op termijn emissieloos moeten zijn. Hoewel dit al een serieuze uitdaging is voor een groot deel

van de eigenaren, spelen er andere opgaven die nopen tot een andere blik op dit transport, waarbij vermijden en veranderen potentieel bijdragen aan verbeterde leefbaarheid van de omgeving én toekomstbestendigheid van bedrijven. Hoe kan de transitie naar duurzaam en toekomstbestendige mobiliteit van het mkb gemaakt worden? – vijf aanbevelingen.

- 1) Hoewel er tal van oplossingen zijn om de mobiliteitsbehoefte duurzamer in te richten (in de brede zin, dus ook met oog voor bruikbaarheid en kosten voor bedrijven), moet er in eerste instantie naar het type bedrijf en bijbehorende mobiliteitsbehoefte worden gekeken. Op die manier kan worden gewerkt naar op maat gemaakte oplossingen voor het mkb. Een installatiebedrijf dat ad hoc een storing moet kunnen verhelpen kan het transport lastiger uitbesteden, terwijl dat voor een binnenstadondernemer met een eigen voertuig mogelijk wel kan.
- 2) Om de bedrijfsvoering te wijzigen is gedragsverandering nodig. Een schone voertuigtechnologie of alternatieve bedrijfsvoering, zoals het uitbesteden van transport, kan voorhanden zijn maar wordt nog beperkt benut. Voor gedragsverandering en het 'zien' van alternatieven is bewustwording een belangrijke component, maar ook het creëren van een noodzaak. Als het aantal parkeerplekken in een wijk sterk afneemt of de toegang tot een gebied enkel onder strikte voorwaarden mogelijk is (bijvoorbeeld vanwege invoering van een strikte zero-emissiezone), wordt ander gedrag noodzakelijk. Door inzichten te delen over alternatieven, kennisdeling en gezamenlijke innova-

tieve oplossingen (zoals de fietskoerier of hubs) kunnen mkb'ers de stap zetten naar duurzame mobiliteit. Wij willen methoden onderzoeken om het mkb hierbij te helpen om hun mobiliteit efficiënter en duurzamer te maken.

- 3) In zo'n nieuwe visie van schone, maar bereikbare steden, hebben ook klanten en consumenten een opdracht. Uiteindelijk doet een ondernemer in veel gevallen wat zijn of haar klant vraagt. De behoeften van klanten varieert nogal, zelfs binnen één sector. Zo kan een installatiebedrijf een klant hebben die een badkamer wil laten verbouwen, een instelling die onderhoud van gebouwen heeft aanbesteed, of een café waar periodiek taponderhoud nodig is. Voor een daadwerkelijke systeemverandering is het van belang dat gedrag van andere stakeholders – waaronder leveranciers, klanten en overheden – ook verandert. De manier waarop, hangt van de keten af. Voorbeelden zijn het meewegen van de (manier van) transport in inkoopbeleid of minder frequent bestelgedrag. Hierdoor verandert de mobiliteitsvraag waardoor het aanbod van transport ook anders georganiseerd kan gaan worden.
- 4) In lijn met het vorige punt zijn succesvolle voorbeelden van andere bedrijfsmodellen door ambassadeurs of koplopers van belang. Dit zijn bedrijven die positieve ervaringen met duurzame mobiliteit in de bedrijfsvoering laten zien aan soortgelijke bedrijven in de sector. Hierbij zouden de grotere organisaties in steden, denk aan gemeenten, provincies, onderwijsinstellingen en ziekenhuizen de launching customers moeten worden.

5) Tot slot ligt er een belangrijke rol voor de overheid door het creëren van de juiste randvoorwaarden ten bate van duurzame mobiliteit. Dit bestaat uit verschillende componenten. Het implementeren van (flankerend) beleid waardoor ander gedrag beloond wordt is belangrijk. Op die manier kan er een noodzaak gecreëerd worden waarbij bijvoorbeeld het uitbesteden van transport, samenwerking of de inzet van een elektrische bestelbus loont. De zero-emissiezones zijn in dit kader eerder een middel dan een doel. Beleid moet echter wel aan een aantal randvoorwaarden voldoen: het is van belang om per doelgroep (dit kan een sector zijn) naar de mogelijkheden voor verandering te kijken; denk bijvoorbeeld aan ontheffingen of financiële prikkels. Beleid moet daarnaast duidelijk zijn en lange-termijn perspectief bieden. Ook moet het consistent zijn, bijvoorbeeld tussen gemeenten of regio's.

Kortom, we staan voor een enorme uitdaging om de leefbaarheid en bereikbaarheid in stedelijke gebieden anders in te richten in het kader van klimaatdoelstellingen en bouwopgaven, in een tijdperk waarin we netcongestieproblemen hebben. Eén op één vervangen van fossiele voertuigen door elektrische voertuigen is een oplossing die enerzijds door de individuele mkb'er vaak onterecht als duur wordt beschouwd, maar wat bovendien op de lange termijn ook niet de volledige oplossing kan bieden. Alleen een fundamentele heroverweging van bedrijfsvoering die beter en coöperatiever op elkaar inspelen dan nu het geval is, is naar onze mening toekomstbestendig.

Daarom deze oproep: overheden wees genereus in het faciliteren, geef informatie, goede voorbeelden en perspectief. Mkb'ers, organiseer je met elkaar. Tot slot, grote organisaties, eis zero-emissie inkoop. Door op deze wijze de handen in één te slaan hebben toekomstbestendige initiatieven de kans een blijvende impact te maken op de leefbaarheid van onze maatschappij.

Literatuur

- Kin, B., Hopman, M., & Quak, H. (2021). Different charging strategies for electric vehicle fleets in urban freight transport. *Sustainability*, 13(23), 13080.
- Kin, B., Quak, H., & Rondaij, A., (2023). *Electrification as a last resort: decarbonisation of city logistics*, Vervoerslogistieke Werkdagen, Mechelen. pp 187-199
- Natuur & Milieu (2024). *Zero-emissiezones. Klaar voor vertrek! Onderzoek naar de invoering van Zero-emissiezones voor stadslogistiek in Nederland*.
- NAL (2023). Kosten laadinfrastructuur logistiek laden op privaat terrein.
- Pozoukidou, G., & Chatziyiannaki, Z. (2021). 15-Minute City: Decomposing the new urban planning eutopia. *Sustainability*, 13(2), 928.
- RAI Vereniging. (2023). *Monitor lichte bedrijfsvoertuigen*. RAI Vereniging.
- Regionale klimaatmonitor, 2024. Geraadpleegd op 20 januari 2025 via https://klimaatmonitor.databank.nl/Jive?workspace_guid=1c3b37fd-f121-4f34-bd64-f01701e32db4
- Topsector Logistiek (2017). Gebruikers en inzet van bestelauto's in Nederland.
- Westman, L., Moores, E., & Burch, S. L. (2021). Bridging the governance divide: The role of SMEs in urban sustainability interventions. *Cities*, 108, 102944.