

Bijlage A. transitie MKB naar zero emissie vervoer en logistiek

Stadslogistiek is cruciaal voor de economische vitaliteit en de aantrekkelijkheid van steden. Een efficiënte stadslogistiek zorgt ervoor dat winkels op tijd hun nieuwste collectie binnen hebben, afval wordt opgehaald, restaurants hun gasten kunnen bedienen, internetbestellingen tijdig worden afgeleverd en een verbouwing probleemloos verloopt. De vraag naar deze distributie van goederen en diensten wordt steeds groter. En dat leidt weer tot een groeiende vraag naar transport: in vrijwel alle Nederlandse steden rijden steeds meer fossiel aangedreven vrachtwagens en bestelauto's. Ondanks de evidente economische voordelen heeft dit ook nadelige gevolgen voor milieu en leefbaarheid. Stadslogistiek zorgt voor veel uitstoot van schadelijke stoffen zoals CO₂, stikstof en fijnstof. Bestelauto's vormen zo'n 10% van het totale wagenpark in Nederland en hebben een aandeel van zo'n 14% in de CO₂-uitstoot van het wegverkeer. Het aandeel in de NO_x- en fijnstofemissies is hoger, met respectievelijk 22% en 39%.¹

Overheden, bedrijven en kennisinstellingen hebben in 2014 een convenant gesloten om de stedelijke logistiek efficiënter en duurzamer te maken: de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek (ZES). Er zijn inmiddels ruim 200 partijen bij de Green Deal aangesloten. Met het Klimaatakkoord uit 2019 hebben de doelstellingen van de Green Deal ZES een nieuwe impuls gekregen. Het Klimaatakkoord zet in op een versnelling naar een volledig emissievrije stadslogistiek. De ambitie is dat Nederland in 2025 50.000 emissieloze bestelauto's telt.² Daarvoor zijn concrete maatregelen afgesproken, o.a. het instellen van zero-emissiezones voor vrachtwagens en bestelauto's in 30 tot 40 grotere gemeenten vanaf 2025. Om te voorkomen dat gemeenten met verschillende regelingen komen zijn er in 2020 landelijke afspraken gemaakt voor een geleidelijke overstap naar emissievrije bestel- en vrachtauto's. Deze zijn vastgelegd in de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek, met als doel een jaarlijkse besparing van 1 megaton CO₂-uitstoot vanaf 2030.

De transitie naar zero emissie stadslogistiek (hierna afgekort als ZE) is een grote maatschappelijke opgave. Het heeft vooral forse impact voor het midden- en kleinbedrijf (MKB), omdat de overgrote meerderheid van de bijna 1 miljoen in Nederland geregistreerde bestelauto's in bezit en gebruik zijn bij het MKB. Dat komt neer op 1 bestelauto voor elke 10 werkende Nederlanders. Bestelauto's zijn het werkpaard voor het MKB. Ze zijn multifunctioneel en flexibel inzetbaar voor o.a. bevoorrading van winkels, beleving van klanten en vervoer van materialen en materieel naar werklocaties. In vergelijking met vrachtwagens en personenauto's zijn ze nog vrij goedkoop in de aanschaf en in het praktische gebruik. Omdat een B-rijbewijs volstaat om een bestelauto te mogen besturen, kunnen veel Nederlandse MKB-ondernemers en hun medewerkers van een bestelauto gebruik maken.

Hieronder een aantal facts and figures om de schaalomvang van de beoogde transitie van het MKB naar ZE vervoer en logistiek te illustreren.

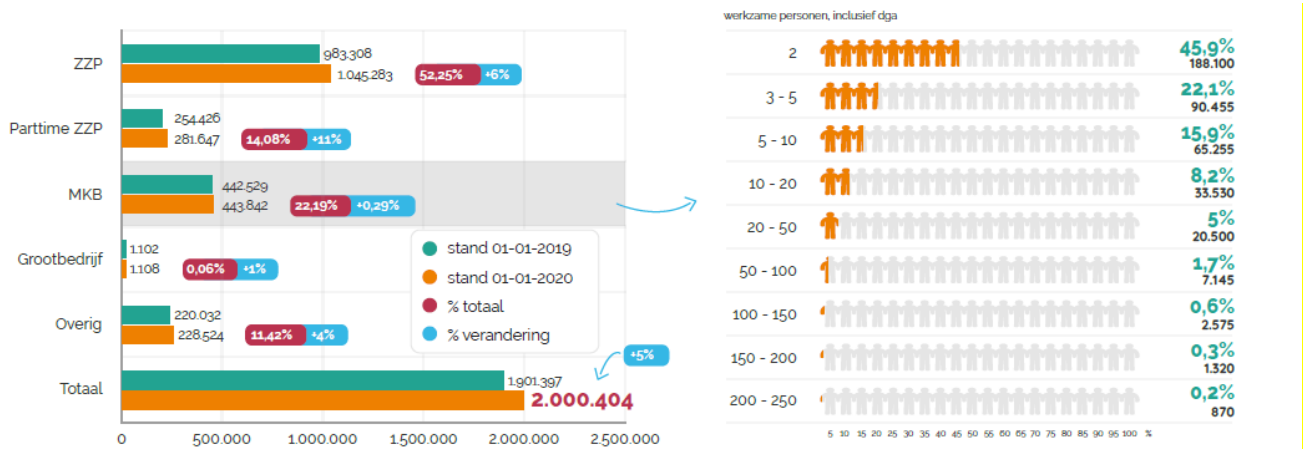
Het MKB in Nederland

- Het MKB vormt de ruggengraat van het Nederlandse bedrijfsleven: van de 2 miljoen bij de Kamer van Koophandel geregistreerde ondernemingen valt 99% onder het MKB. Zoals te zien in onderstaande grafiek³ bestaat ongeveer 2/3 uit ZZP'ers en bijna 1/4 uit bedrijven tot 250 medewerkers. Daarvan heeft ruim 80% met 2 tot 10 medewerkers. Ondernemingen tot 250 werknemers zijn goed voor 71% van de werkgelegenheid in Nederland en 62% van het Bruto Binnenlands Product.

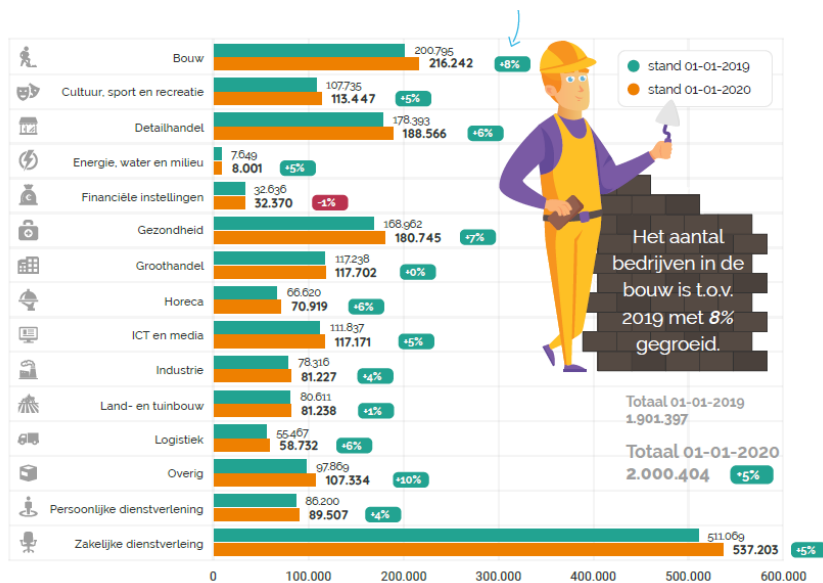
¹ CE Delft 'Gebruikers en inzet van bestelauto's in Nederland' 2017 en Hogeschool van Amsterdam 'Gas op elektrisch' 2020

² Antwoorden van de Staatssecretaris van IenW op kamervragen Zero Emissie Stadslogistiek 25 oktober 2021

³ MKB Servicedesk 2020 (op basis van CBS-cijfers)



- Als we kijken naar de verdeling naar sectoren binnen het MKB, dan blijkt de sector Zakelijke Dienstverlening goed voor ruim een kwart van de in totaal 2 miljoen MKB-bedrijven. Ruim 537.000 bedrijven zijn in deze sector actief. Daarna volgen de sectoren Bouw (ruim 216 duizend bedrijven), Detailhandel (bijna 190.000 bedrijven) en Gezondheid (ruim 180.000).⁴

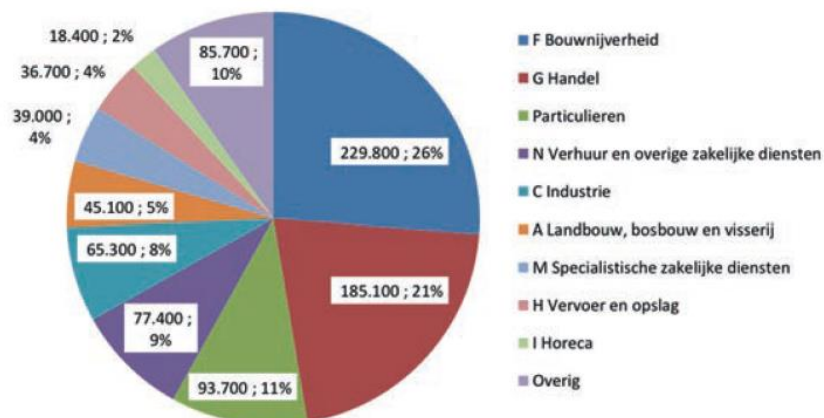


Het wagenpark aan bestelauto's in gebruik door het MKB

- Volgens cijfers van het CBS stonden er in Nederland in 2020 zo'n 940.000 bestelauto's geregistreerd. Naar schatting zo'n 700.000 daarvan worden actief gebruikt door MKB-ondernemingen. Voor die schatting is uitgegaan zo'n 50.000 stuks bedrijfsvoorraad bij de autohandel (niet actief), zo'n 100.000 bestelauto's in bezit van particulieren (niet voor bedrijfsmatige activiteiten) en circa 100.000 bestelauto's in gebruik bij het grootbedrijf, vervoerders en logistieke dienstverleners.⁵

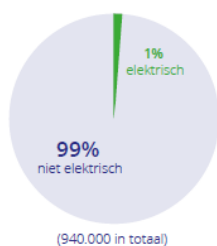
⁴ MKB Servicedesk 2020 (op basis van CBS-cijfers)

⁵ Berekening op basis van CE Delft 2017 en Hogeschool van Amsterdam 2020

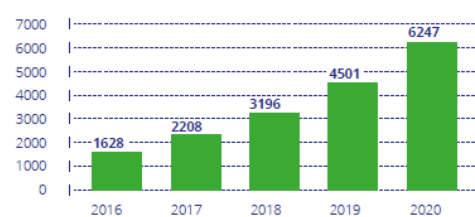


- 99% van de door het MKB gebruikte bestelauto's is fossiel-aangedreven, waarvan veruit de meeste (96%) diesel. Dat verklaart de relatief hoge uitstoot van CO₂ en m.n. van stikstof en fijnstof. Het aandeel elektrische bestelauto's is de afgelopen jaren toegenomen, maar vormt nog slechts 1% op het totale aantal bestelauto's. Voor een indruk van de verhoudingen: van de 70.000 bestelauto's die in 2016 werden verkocht, waren er 1628 elektrisch.⁶

Figuur 1.4 Aandeel elektrische bestelauto's in Nederland (CBS, 2020; RVO, 2021)

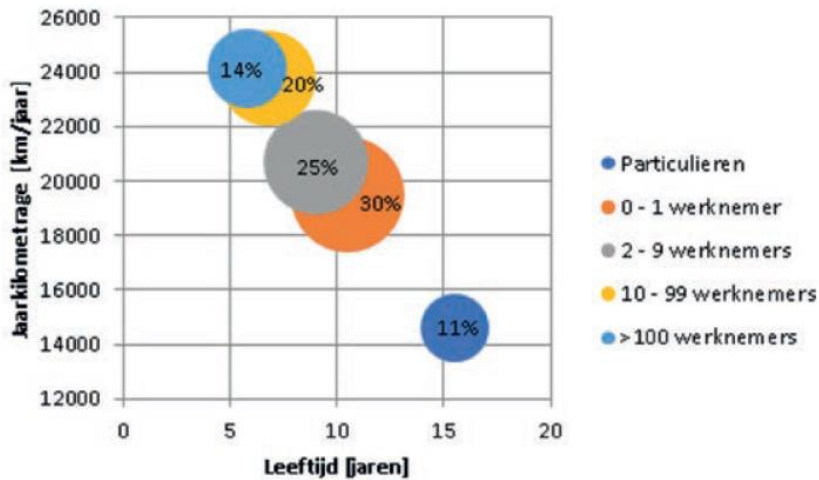


Figuur 1.5 Aantal geregistreerde elektrische bedrijfsvoertuigen <3,5 ton (RVO, 2021)



- MKB-bedrijven maken het meest gebruik van kleinere typen bestelauto's. Zo'n 45% van het wagenpark bestaat uit middelgrote bestelauto's (leeggewicht van tussen de 1.500 en 2.000 kg en een laadcapaciteit van rond de 1.000 kg) en zo'n 35% uit tweezitters (leeggewicht onder 1500 kg en een laadcapaciteit van rond 700 kg). Voor nadere informatie en foto's van van de gebruikte types bestelauto's, zie bijlage A.
- Ruim de helft van de bestelauto's wordt gebruikt door kleinere bedrijven. 30% is in gebruik bij bedrijven met 1 werknemer en 25% bij bedrijven met 2-9 werknemers. Zoals te zien in onderstaande grafiek zijn de door kleine bedrijven gebruikte bestelauto's doorgaans ouder (tussen de 8 en 12 jaar) dan die van grotere bedrijven (tussen 5 en 8 jaar).

⁶ CE Delft 2017 en Hogeschool van Amsterdam 2020



Invoering van zero emissie zones

Het beleid is gericht op een vrijwillige transitie naar ZE vervoer en logistiek, maar voor een deel van de ondernemers is er een stok achter de deur in de vorm van de invoering van zero emissie zones in 30-40 grote en middelgrote gemeenten vanaf 2025. De ZE zones gelden voor vrachtauto's en bestelauto's. Voor MKB-ondernemers betekent dat in de praktijk dat ze met een fossiel aangedreven bestelauto het stadscentrum en omliggende wijken niet meer binnen mogen. Onduidelijk is nog voor welk deel van de bedrijven dit gevolgen heeft, want niet ieder MKB-bedrijf opereert in die 30-40 gemeenten.

In het Klimaatakkoord is ervan uitgegaan dat er in 2030 ongeveer 115.000 emissievrije bestelauto's nodig zijn door de komst van de beoogde 30 tot 40 ZE zones. Om de invoering van de ZE zones te realiseren, vindt overleg plaats tussen gemeenten, brancheorganisaties van het bedrijfsleven en de Rijksoverheid. Afspraken over uniforme uitgangspunten zijn in 2020 vastgelegd in de Uitvoeringsagenda ZES. De inwerkingtreding van een ZE zone is mogelijk vanaf 1 januari 2025. Gemeenten bepalen zelf waar een ZE zone komt en wat de omvang daarvan is: minimaal het centrum (binnenstad en/of het centrale winkelgebied) plus de omliggende wijken.

Er is een overgangsregeling voor vracht- en bestelauto's (zie onderstaande infographic), omdat m.n. kleinere MKB-ondernemers meer tijd nodig hebben om de overstap naar een elektrische bestelauto haalbaar en betaalbaar te kunnen maken. Door de overgangsregeling hebben ondernemers de mogelijkheid om de overstap op een voor hen natuurlijk vervangingsmoment te maken. Daardoor hoeven er geen bestel- en vrachtauto's met een verbrandingsmotor voortijdig te worden ingeruild. Bovendien kunnen die voertuigen buiten de zero-emissiezones worden ingezet.



Toegang tot zero emissie zones voor vracht- en bestelauto's



Inmiddels hebben de volgende 26 gemeenten een besluit tot invoering van een ZE zone genomen:

Alphen aan den Rijn, Amersfoort, Amsterdam, Apeldoorn, Assen, Breda, Delft, Den Haag, Deventer, Dordrecht, Ede, Eindhoven, Enschede, Gouda, Groningen, Haarlem, Den Bosch, Hoorn, Leiden, Maastricht, Nijmegen, Rotterdam, Tilburg, Utrecht, Zaanstad en Zwolle.

In de huidige lijst die een ZE zone willen gaan invoeren is sprake van een oververtegenwoordiging van de Randstad en Noord-Brabant. Ook als er nog 10 tot 15 middelgrote steden volgen (denk aan Arnhem, Almere en Leeuwarden), dan blijft er toch een fors deel van de circa 350 Nederlandse gemeenten over, waar geen ZE zone komt. MKB-ondernemers kunnen daar in principe gewoon een fossiel aangedreven bestelauto blijven gebruiken. Om ook MKB-ondernemers in gemeenten zonder ZE zone tot een vrijwillige overstap naar ZE vervoer en logistiek te bewegen, zal een breder pakket aan interventies moeten worden ingezet.

Bijlage B Doelgroep en segmentatie

Doelgroep en segmentatie

De onderzoeksdoelgroep is als volgt afgebakend:

- Eigenaren van MKB-bedrijven met maximaal 15 medewerkers en minimaal 1 bedrijfseigen bestelauto, die vervoer en logistiek niet als hoofdactiviteit hebben, maar voor het kunnen uitvoeren van hun bedrijfsactiviteiten wel afhankelijk zijn van vervoer en logistiek.

Buiten deze werkdefinitie vallen MKB-bedrijven die gespecialiseerd zijn in goederen- en personenvervoer en in logistieke dienstverlening, zoals transportbedrijven, pakketbezorgers, verhuizers, koeriers en taxibedrijven. Ook uitgesloten zijn bedrijven in de groot- en tussenhandel, die als toeleveranciers van MKB-bedrijven binnen de onderzoeksdoelgroep fungeren (denk bijv. aan Sligro en Technische Unie).

Subdoelgroepen:

	Vestigingen met maximaal 15 werknemers*	Potentiële doelgroep
Voedsel en bederfelijke waren: o.a. bakkers, slagers, groente- en fruitzaken, bloemisten, vishandel, kleine supermarkten (ook thuisbezorging), marktkooplieden	16.060 (3%)	13.650
Fashion: o.a. kleding-, schoenen-, sportwinkels. Vaak gaat het om bedrijven met meerdere filialen, die bestelauto's gebruiken voor beleveren van en vervoer tussen filialen	17.270 (3%)	14.680
Verkoop en installatie/repairatie van huishoudelijke apparatuur, wit- en bruingoed: o.a. wasmachines, keukenapparatuur, tv's en audio (ook service aan huis)	2.160 (0,4%)	1.840
Verkoop en installatie/repairatie van woning- en tuinrichting: o.a. meubels, gordijnen, harde vloeren, tapijt, behang, zonwering, planten en tuinmeubilair	6.180 (1%)	5.250
Verkoop, verhuur, reparatie en onderhoud van vervoermiddelen: o.a. autodealers, fietsenhandel, bromfietsverkopers, vakgarages, handel in invalidevoertuigen	32.790 (7%)	27.870
Horeca en recreatie: o.a. cafés, hotels, restaurants, snackbars, cafetaria, campings (ook thuisbezorgen van maaltijden en catering)	43.540 (9%)	37.010
Kleine bouwonderneming/timmer- en klusbedrijven: o.a. nieuwbouw, renovatie, deuren en kozijnen plaatsen, dakkapellen, weg aanleg en -onderhoud, riolering	88.600 (18%)	75.310
Afbouw en montage: o.a. vloerenleggers, stukadoors, keukenmonteurs, tegelzeters, kitters, voegers, isolatie, daklekkers	220.620 (44%)	187.530
Installatietechniek: o.a. elektriciens, loodgieters (water en sanitair), installateurs van ICT, zonnepanelen en verwarming/koel-systemen (energiesystemen), klimaat- en luchtbehandeling, toegangs- en beveiligingsapparatuur	21.560 (4%)	18.330
Onderhoud en renovatie van woningen en bedrijfspanden: o.a. schilders, behangers, gevelonderhoud en muurreiniging	21.800 (4%)	18.530
Servicebedrijven (bedrijfspanden en particuliere woningen): o.a. interieurschoonmaak, glazenwassers, servicemonteurs van ICT en kopieerapparaten, beveiliging, dierplaagpreventie, onderhoud van koffiemachines en tapwacht voor horeca	20.750 (4%)	17.640
Hoveniers en groenvoorzieners: tuinaanleg, tuinonderhoud, vijvers, onderhoud openbaar groen, beschoeiingen, aanleg en onderhoud speeltuinen en sportvelden	10.970 (2%)	9.320
Totaal	502.300 (100%)	426.960

* Op basis van LISA-data. Niet alle SBI-sectoren sluiten 1 op 1 aan bij de door u genoemde sectoren. Zo vallen snackbars (onderdeel horeca en recreatie) onder 'Fastfoodrestaurants, cafetaria's, ijsalons, eetkramen e.d.', het meest fijnmazige niveau.

Kennis uit eerder kwalitatief onderzoek

In opdracht van de Topsector Logistiek heeft onderzoeksbureau Ferro Explore in 2020 en 2021 kwalitatief onderzoek verricht onder MKB-ondernemers naar gedragsbepalende factoren t.a.v. het bestaande gebruik van bestelauto's en t.a.v. de overgang naar ZE vervoer en logistiek. Hierbij is gekeken naar intrinsieke factoren (individuele percepties, waarden en motivaties bij ondernemers) en extrinsieke factoren (invloeden vanuit de sociale en fysieke omgeving).

Verkenning MKB stadslogistiek: van fossiele brandstof naar zero emissie (november 2020)

- De bestelauto wordt door ondernemers gezien als onmisbaar voor het kunnen uitvoeren van de bedrijfsactiviteiten. De beschikbaarheid van eigen vervoer op elk gewenst moment vindt men zeer belangrijk. Hierdoor is men niet afhankelijk van anderen, wat aansluit bij de kernwaarde van vrije en zelfstandig ondernemer.
- Het bezit en gebruik van een bedrijfseigen bestelauto is sterk bepaald door gewoonte en de sociale norm binnen het MKB: 'een zelfstandige ondernemer heeft een eigen bus'.
- Bepalende factoren bij de keuze en aanschaf van de bedrijfswagen zijn: gemak (altijd beschikbaar, je hoeft er niet over na te denken), kosten (in vergelijking met uitbesteding aan derden; meestal tweedehands i.v.m. lagere afschrijving), betrouwbaarheid/bedrijfszekerheid (moet het gewoon altijd doen), klantenbinding en representativiteit (bus is zichtbaar en herkenbaar uithangbord van het bedrijf).
- MKB-ondernemers denken/redeneren vooral vanuit eigen positie en handelingsperspectief (de functionaliteit en effectiviteit van het eigen bedrijfsvervoermiddel voor de bedrijfsvoering) en veel minder vanuit een beter milieu en duurzame leefomgeving. Dat zorgt ervoor dat bij de keuze en aanschaf van een bedrijfswagen het bedrijfsbelang (m.n. kosten en bijdrage aan effectieve en efficiënte bedrijfsvoering) centraal staat. Duurzaamheid en Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen spelen vrijwel geen rol bij de keuze en aanschaf van een bedrijfswagen. Er is weliswaar een positieve grondhouding t.a.v. duurzaam vervoer ('ZE is de toekomst'), maar dit is onvoldoende trigger om de overstap naar ZE/EV te maken.
- De meeste ondernemers nemen t.a.v. de transitie naar ZE een afwachtende houding (reactief i.p.v.. pro-actief) aan. Hierbij speelt ook de impact van de coronacrisis op de financiële positie van een deel van het MKB (m.n. horeca en non-food). Daar staat tegenover dat tijdens corona m.n. in de bouw hoge rendementen zijn gedraaid.
- De kennis over ZE vervoer en ZE zones is zeer gering. Er bestaan veel mispercepties en verwarring. Dit komt ook door de gebruikte terminologie (o.a. verwarring van toekomstige ZE zones met bestaande milieuzones, onbekendheid met begrippen logistiek en zero emissie).
- Ondanks een positieve grondhouding t.a.v. duurzaam vervoer roepen de maatregelen m.b.t. ZE stadslogistiek (m.n. de invoering van ZE zones vanaf 2025) bij de grote meerderheid ongelooft, kritiek en weerstand op. Die worden gezien als inbreuk op en aantasting van de keuzevrijheid, onafhankelijkheid en ongebondenheid van Mkb'ers als zelfstandig ondernemer. Men accepteert geen dwang of drang van overheid. Men mist ook een breder kader: hoe past dit in het totale milieubeleid, welke maatregelen voor andere vervuilende sectoren (personenmobiliteit, luchtvaart, landbouw)?
- Geconfronteerd met de ZE-maatregelen (m.n. de ZE zones) leeft sterk het gevoel is dat het MKB weer kop van jut is. Hierbij wijst men ook op de stapeling van maatregelen en regeldruk door landelijke en gemeentelijke overheden, waardoor ondernemen moeilijk wordt en de financiële positie onder druk komt. Daarbij wordt ook gewezen op de impact van corona. Ook wordt de termijn van vijf jaar te kort gevonden voor overschakeling naar ZE vervoer, omdat de bestaande bus nog niet is afgeschreven en het aanbod aan elektrische bestelauto's (vooral tweedehands) als te beperkt wordt gezien.
- Als respons op de maatregelen ziet men vooral de vervanging van de bestaande dieselwagen door een vergelijkbaar elektrisch model. Alternatieven (meer door derden laten doen, andere inrichting van het logistieke proces) vinden de meeste ondernemers praktisch onwerkbaar of (financieel) onhaalbaar. De

beschikbaarheid en het gemak van een eigen bestelauto vormt de gewoonte en de norm binnen het MKB. Daarbij speelt ook sterk de behoefte aan zelfstandigheid en onafhankelijkheid.

- Men ziet veel praktische bezwaren tegen aanschaf en gebruik van een elektrische bestelauto: hoge investerings- en afschrijvingskosten, beperkt aanbod (m.n. tweedehands), problemen met opladen accu, lage actieradius (risico van stilstaan onderweg), beperkte laadruimte (i.v.m. ruimtebeslag door accupakket), te weinig trekkracht bij vervoer van zware producten en materieel en gebruik van een aanhanger. Als voordeel ziet men lagere brandstofkosten en 'meegaan in de duurzaamheidstrend'. Maar in de beeldvorming wegen de voordelen en kansen niet op tegen de veronderstelde nadelen en risico's.
- De meeste ondernemers willen de overstap naar ZE vervoer alleen overwegen, als voldaan wordt aan strikte voorwaarden: een ruimhartige financiële tegemoetkoming (subsidie, geen of lage bijtelling, fiscale voordelen, geen MRB, renteloze lening), duidelijkheid over de regels (in hoeverre geldt dit voor mij, waar en wanneer komen ZE zones, ontheffingen), duidelijkheid over handelingsperspectieven en praktische ondersteuning (wat kan/moet ik doen?), meer aanbod van elektrische bestelauto's (vooral tweedehands, eigen merk), voldoende laadinfrastructuur, voldoende actieradius en laadruimte.
- Van de overheid verwacht men feitelijke informatie over regels (o.a. waar en wanneer ZE zones), subsidies/fiscale voordelen en het bredere kader (o.a. maatregelen voor andere sectoren). Van MKB-belangenorganisaties en de Kamer van Koophandel verwacht men praktisch advies en ondersteuning (individueel maatwerk, handelingsperspectieven).
- Veel ondernemers hebben behoefte aan rolmodellen en succesverhalen. Men kijkt sterk naar ervaringen van vergelijkbare kleine ondernemers binnen de eigen MKB-branche (sociale bewijskracht): hoe lossen zij het op, welke afwegingen hebben zij gemaakt? *Transitie MKB naar zero emissie. Kwalitatief onderzoek naar acht narratieven (november 2021)*
- Het doel van dit onderzoek was om inzicht te krijgen in de communicatieve werking van acht mogelijke communicatieframes en bijbehorende narratieven m.b.t. het maken van de overstap naar ZE door MKB-ondernemers. Er zijn vijf winstframes en drie verliesframes getest, waarin resp. de kansen en voordelen van overschakelen naar ZE en de risico's en nadelen van niet-maken van die overstap centraal staan. Dit biedt inzicht welke aanpak kansrijk is voor toepassing in communicatie over de transitie naar ZE richting het MKB.
- Argumenten en testimonials die focussen op het bedrijfsbelang (kostenbesparing, rendementsverbetering, bedrijfszekerheid, bijdrage aan efficiency van de bedrijfsvoering) blijken aanmerkelijk meer te stimuleren en te activeren tot nadenken over de overgang naar ZE dan argumenten die focussen op het collectieve belang (klimaat, CO2-reductie, leefbaarheid van de stedelijke omgeving). MKB-ondernemers worden dus primair getriggerd door een vrije keuze op basis van voor het bedrijf relevante overwegingen in plaats van keuzes op basis van externe overwegingen zoals duurzaamheid en leefomgeving.
- Het belang van kernwaarden als zelfstandigheid en onafhankelijkheid blijkt duidelijk uit de beoordeling van de frames. Heersende norm is het zelf maken van bedrijfskeuzes in plaats van ervaren van dwang en drang vanuit de overheid. Men hecht er sterk aan zelf te bepalen hoe men vervoer en logistiek van het eigen bedrijf invult.
- Wijzen op de komst van ZE zones heeft een alarmerende werking en zorgt voor urgentie, maar leidt ook tot veel onbegrip en weerstand. Redenen hiervoor zijn aantasting van de ondernemersvrijheid en het gevoel dat vooral het MKB de dupe is van dit soort maatregelen.
- Regelmatig in beleidsdocumenten genoemde voordelen van overschakeling op ZE vervoer (o.a. meer kans op opdrachten en een beter/groener imago van het bedrijf) blijken voor de meeste ondernemers niet relevant.
- Neerzetten van de dieselbus als een slechte investering werkt averechts. Ondernemers hebben het gevoel een goede keuze te hebben gemaakt (een 'schone' diesel, gunstige kosten-baten verhouding) en zijn afgegaan op de informatie die toentertijd voorhanden was.

- Ondernemers hebben behoefte aan een evenwichtig beeld over ZE vervoer. Ze reageren allergisch op 'promotieverhalen', waarin de voordelen van ZE vervoer worden benadrukt. Het komt betrouwbaarder over als naast voordelen ook nadelen van ZE worden benoemd.
- Veel bezwaren uit het onderzoek 2020 t.a.v. de haalbaarheid en praktische bruikbaarheid van elektrische bestelauto's voor de bedrijfsvoering (o.a. kosten, actieradius en laadvermogen) worden bevestigd. Voor veel ondernemers is overschakelen op elektrisch daarom voorlopig geen reëel alternatief, ondanks een positieve grondhouding t.a.v. ZE.
- De afzender 'overheid' geeft de boodschap de meeste kracht en duidelijkheid, hoewel er ook veel wantrouwen t.a.v. de overheid bestaat (o.a. vanwege de coronamaatregelen en de regeldruk). Een boodschap vanuit een MKB-brancheorganisatie komt meer meelevend en begripvol over.

Kwantitatieve toetsing opgedane kennis (lopend onderzoek)

Generieke doelen voor het lopende kwantitatieve onderzoek

- Toetsen van de inzichten en beelden uit eerder onderzoek (waaronder de twee kwalitatieve onderzoeken door Ferro) bij een landelijk en per MKB-sector representatieve steekproef van MKB-ondernemers. Hierbij gaat het om de individuele en omgevingsfactoren die van invloed zijn op gedragskeuzes van ondernemers, zowel bij de bestaande invulling van het vervoer en het logistieke proces als bij een eventuele overgang naar ZE.
- Nader inzicht krijgen in kennis, perceptie, houding en gedragsgeneigdheid t.a.v. ZE vervoer en logistiek. Hierbij dient onderscheid gemaakt te worden tussen de diverse MKB-sectoren, naar bedrijfsomvang en naar aard en samenstelling van het huidige wagenpark.
- Nader inzicht krijgen MKB-breed en per MKB-sector welke instrumenten, argumenten, handelingsperspectieven, voorwaarden en incentives als stimuli werken voor de overgang naar ZE vervoer en logistiek en welke barrières die overgang belemmeren.
- Nader inzicht krijgen MKB-breed en per MKB-sector in welke mate en op welke wijze de invoering van ZE zones vanaf 2025 van invloed is op de houding en actiegeneigdheid van ondernemers t.a.v. het maken van de overgang naar ZE.

Specifieke doelen voor het lopende kwantitatieve onderzoek

- Inzicht in de prevalentie en frequentie van het huidige gedrag m.b.t. vervoer en logistiek (i.c. aanschaf en mate van gebruik van een bedrijfseigen fossiel aangedreven bestelauto én mate van inschakeling van leveranciers, logistieke dienstverleners en bezorgdiensten; ook het administratief bijhouden van het vervoermiddelgebruik en alle kosten daarvan als onderdeel van de bedrijfsvoering) en de gedragsbepalende individuele en omgevingsfactoren daarbij (kennis, percepties, attitudes, sociale norm, gewoonten, incentives etc.).
- Bij het bestaande gedrag dient onderscheiden te worden naar activiteiten (o.a. bevoorrading van het bedrijf, belevering en serviceverlening aan klanten en vervoer van medewerkers, materialen en apparatuur naar werklocaties) en waar die activiteiten plaats vinden (voornamelijk binnen de vestigingsplaats van het bedrijf of ook daarbuiten).
- Bij de gedragsbepalende factoren moet onderscheid worden gemaakt tussen overwegingen m.b.t. het bedrijfsbelang (o.a. kosten/baten, rendement, efficiency bedrijfsvoering) en maatschappelijk belang (o.a. duurzaamheid, kwaliteit leefomgeving, klimaat en CO₂-reductie). Ook de mate van vertrouwen in de overheid (landelijk en gemeente, o.a. met het oog op regeldruk en coronamaatregelen) is hierbij een belangrijke factor.
- Inzicht in de gedragsbepalende factoren en mogelijke gedragsvoorkeuren en gedragsintenties t.a.v. transitie naar ZE vervoer en logistiek.
- Bij de gedragsbepalende factoren gaat het om stimuli en barrières bij ondernemers zelf en in hun omgeving: kennis, percepties, attitudes, sociale norm, gewoonten, beschikbare faciliteiten, financiële incentives etc.). Hierbij dient een onderscheid te worden gemaakt tussen overwegingen m.b.t. het bedrijfsbelang (o.a. kosten/baten, rendement, efficiency bedrijfsvoering) en het maatschappelijk

belang (o.a. duurzaamheid, kwaliteit leefomgeving, klimaat en CO2-reductie). Hierbij is ook belangrijk de invloed van corona op de financiële positie van het bedrijf.

- Bij de mogelijke gedragsvoorkeuren en -intenties gaat het om de houding en actiegeneigdheid t.a.v. verschillende opties voor de invulling van ZE vervoer en logistiek: o.a. één-op-één vervanging van diesel- door elektrische bestelauto, deels vervangen van wagenpark door een vergelijkbare elektrische bestelauto en deels door andere elektrische vervoermiddelen (zoals een e-bakfiets), combinatie van inzet van bedrijfseigen ZE vervoermiddelen en vaker inschakelen van leveranciers en bezorgdiensten, volledige uitbesteding van vervoer aan leveranciers en bezorgdiensten (geen aanschaf van bedrijfseigen ZE vervoermiddelen).
- Onder de mogelijke gedragsvoorkeuren en -intenties valt ook het doorlichten van de bestaande aanpak van personeel- en goederenvervoer en interne/externe logistiek, om die anders te kunnen gaan organiseren (zodat het bedrijf kosten kan besparen en tegemoet kan komen aan toekomstige eisen bij overgang naar ZE vervoer en logistiek).
- Inzicht in welke communicatieframes en argumenten MKB-ondernemers wel/niet kunnen motiveren en activeren tot het maken van de overgang naar ZE vervoer en logistiek. Hierbij worden de frames en argumenten voorgelegd (bijv. vertaald in stellingen) die in het tweede onderzoek van Ferro (november 2021; zie paragraaf 2 en de bijlage) zijn gebruikt. Eventueel kunnen hier extra frames en argumenten worden toegevoegd.
- Inzicht in door MKB-ondernemers gebruikte en verwachte bronnen, afzenders en kanalen (zowel landelijk als lokaal, publieke en private partijen) voor het verkrijgen van informatie over de transitie naar ZE vervoer en logistiek. Hierbij gaat het ook om de beoordeling van genoemde bronnen, afzenders en kanalen op aspecten als betrouwbaarheid en geloofwaardigheid.
- Inzicht in persoonlijke relevantie, kennis, perceptie, houding, actiegeneigdheid en gedragsintenties m.b.t. invoering van ZE zones in grote en middelgrote steden.
- Bij persoonlijke relevantie gaat het om de vraag of de komst van een ZE zone directe gevolgen heeft voor de bedrijfsvoering, hetzij omdat het bedrijf in een gemeente met zo'n zone is gevestigd, hetzij omdat het bedrijf klanten of werklocaties heeft in een gemeente met zo'n zone. Voor welk deel van de respondentengroep zijn de ZE zones van belang en voor welk deel niet? Dit kan worden nagegaan m.b.t. de 26 gemeenten die de invoering van een ZE zone hebben aangekondigd en gemeenten waar invoering van een ZE zone waarschijnlijk is.
- Bij gedragsintenties gaat het om acties die ondernemers verwachten te gaan ondernemen om te anticiperen en voor te bereiden op de komst van een ZE, bijv. (oriënteren op) aanschaf of lease van ZE vervoermiddelen en (oriënteren op) verandering van het bestaande logistieke proces.
- Ook dient hierbij te worden gekeken naar houding en geneigdheid t.a.v. opties om de gevolgen van ZE zones voor het bedrijf te vermijden, zodat er geen verandering in het bestaande gebruik van fossiel aangedreven vervoer hoeft plaats te vinden. Dan is er voor de ondernemer geen noodzaak tot overgang naar ZE. Bij zo'n vermijdende gedragsrespons is bijv. te denken aan (vervroeging van de) beëindiging van het bedrijf, verhuizing van het bedrijf naar een gemeente zonder ZE zone of verleggen van de focus naar klanten en werklocaties buiten ZE zones. Ook is te denken aan stoppen met zelf beleveren van klanten in steden met ZE zones door bijv. bestellingen aan die klanten te laten bezorgen door onderaannemers met ZE vervoer of door logistieke dienstverleners. Ook bij het bereiken van werklocaties in ZE zones kan men gaan samenwerken met onderaannemers die wel over ZE-voertuigen beschikken.
- Voorts dient bij gedragsintenties gekeken te worden naar mogelijke vormen van weerstand en verzet (passief en actief) door ondernemers tegen de komst van ZE zones.
- Inzicht in door MKB-ondernemers gebruikte en verwachte bronnen, afzenders en kanalen (zowel landelijk als lokaal, publieke en private partijen) voor het verkrijgen van informatie over ZE zones (o.a. de regels, beoogde locatie en omvang van de zones, planning invoering, ontheffingen). Hierbij gaat het ook om de beoordeling van genoemde bronnen, afzenders en kanalen op aspecten als betrouwbaarheid en geloofwaardigheid.

Bijlage C: Achtergrondinformatie MKB

Het mkb in een notendop

Mkb staat voor midden- en kleinbedrijf. De buitenlandse term is SME, Small and Medium Enterprises en de Vlaamse term is KMO, kleine of middelgrote onderneming. Het midden- en kleinbedrijf (mkb) bestaat uit ondernemingen met maximaal 250 medewerkers. Van alle Nederlandse bedrijven valt 99 procent in deze categorie. De definities van het midden- en kleinbedrijf zoals vastgesteld door de Europese Commissie zijn als volgt.

Definities

1. *Middelgroot*: minder dan 250 werknemers, een jaaronzet van hoogstens 50 miljoen euro of een jaarlijks balanstotaal kleiner of gelijk aan 43 miljoen euro.
2. *Klein*: minder dan 50 werknemers, een netto-jaaronzet van hoogstens 10 miljoen euro of een balanstotaal kleiner of gelijk aan 10 miljoen euro.
3. *Micro*: minder dan 10 werknemers en een jaaronzet van hoogstens 2 miljoen euro of een jaarlijks balanstotaal kleiner of gelijk aan 2 miljoen euro.

Aantal bedrijven naar grootte

Volgens de Kamer van Koophandel waren er op 1 januari 2020 maar liefst 2.000.404 actieve ondernemingen. Een jaar eerder waren dit 1.901.397 bedrijven. Wanneer grote ondernemingen en parttime-bedrijven niet worden meegerekend, komt dit op 1.489.125 midden- en klein bedrijven op 1 januari 2020. Ter vergelijking, begin 2019 was dit 1.425.837 midden- en klein bedrijven ten opzichte van 1.369.244 begin 2018.

Van alle bedrijven is (in 2020):

- 66,3% zzp'er,
 - 33,6% ondernemer met max. 250 werknemers,
 - 0,1% ondernemer met een grootbedrijf.
- Kortom, 99% van het totale bedrijfsleven valt onder het mkb. Deze bedrijven zijn verantwoordelijk voor meer dan 60% van de toegevoegde waarde en maar liefst 70% van de werkgelegenheid.

BEDRIJFSWAGENS EN DIESEL EMISSIENORMEN E3, E4, E5 EN E6

Vanaf oktober 2020 tot 2025 liggen de eisen en bepalingen voor de milieuzones vast. Maar na 2025 komt er ook een "blauwe" en een "zero emissie" milieuzone. Bovendien schuiven de Emissienormen één emissieklasse op. Dat is althans het plan, maar niets is zo onbetrouwbaar als de overheid. Zeker als het aankomt op milieu, uitstoot, fijnstof, stikstof, CO2, heffingen en regulering. De knoop wordt doorgehakt bij de tussentijdse evaluatie voor landelijke harmonisering in 2022.

Hieronder geven we duidelijk weer welke emissieklassen er zijn vanaf welke bouwjaren en wat dat voor gevolgen kan hebben. Het gaat hier om de emissieklassen E3, E4, E5 en E6 voor bedrijfswagens op diesel van 1350 tot 1760 kg.

E3, Euro III, Euro 3

Euro3 is de emissiestandaard voor dieselloze voertuigen die van kracht werd in de EU in 2001. Dat betekent dat alle voertuigen vanaf dit bouwjaar geleverd moesten voldoen aan deze uitstootnorm. Deze norm is dus straks in groene milieuzones niet meer voldoende en zullen geen toegang meer hebben. Gele milieuzones kunt u nog wel inrijden. Door deze status worden er eigenlijk geen E3 voertuigen meer verkocht in Nederland behalve nog voor de export, bijzondere exemplaren en uitvoeringen (campers) of bepaalde liefhebbers voertuigen. In Duitsland krijgen deze voertuigen veelal een rode milieusticker en mag je al sinds 2015 in heel Duitsland met E3 geen enkele milieuzone inrijden.

E4, Euro IV, Euro 4

Euro4 is de emissienorm voor dieselloze voertuigen die van kracht werden in januari 2006. Heeft u dus een voertuig geproduceerd in 2006 dan voldoet deze aan de minimale eisen voor de groene milieuzone. U kunt dan onder de huidige geldende regels iedere milieuzone inrijden. De vraag is echter voor hoe lang nog. Ieder jaar worden de normeringen en eisen strenger. De dagen van E4 zijn dan ook geteld en dienen voor commercieel gebruik vermeden te worden. Internationaal zijn er al voldoende voorbeelden waar ook E4 al geweest wordt in de milieuzones. Zowel E3 als E4 zullen dus over niet al te lange tijd (2025) ook uit alle Nederlandse groene en gele zones worden geweerd.

E5, Euro V, Euro 5

Euro5 is de emissienorm voor dieselloze voertuigen die in de EU in september 2010 van kracht werd. Dieselloze voertuigen met E5 normering mogen nu nog zonder enige problemen alle milieuzones in Nederland binnenrijden. Ook voor de toekomst zal E5 nog enige jaren toegang worden gegeven. Wat de toekomst gaat brengen is onzeker maar er komt een tijd dat ook E5 uit de gratie raakt. Heeft u dan een bedrijfswagen met E5 dan kan dit zeker invloed hebben op de restwaarde van uw auto.

E6, Euro VI, Euro 6

Euro6 is de emissienorm voor voertuigen die in de hele EU op september 2015 van kracht werd voor nieuwe bedrijfswagens op diesel. Ruim 80% van onze voorraad is momenteel Euro6 (E6) en dat is natuurlijk niet zonder reden. Het is belangrijk om niet alleen een breed en verantwoorde voorraadsamenstelling te hebben maar ook om juist die bedrijfswagens aan te bieden die zoveel mogelijk (rest)waarde voor de klant biedt op lange termijn en een positieve bijdrage leveren aan de luchtkwaliteit voor mens en milieu. Wij adviseren daarom nu bij aanschaf of financial lease van een bedrijfswagen, altijd vanaf bouwjaar 2015 te kiezen en die dus voldoet aan de E6 normering.

Bezit en gebruik van bestelauto's: samenvatting rapport CE Delft 2017

De bestelauto is hét werkpaard van bedrijven en zzp'ers in de Nederlandse economie. Niet alleen het MKB, maar ook grote(re) bedrijven en privé personen zijn fervente gebruikers van de bestelauto. Niet zonder reden: het vervoermiddel is multifunctioneel en flexibel inzetbaar, en is in vergelijking met (kleinere) vrachtwagens en personenauto's ook nog goedkoop in de aanschaf en het praktische gebruik. Daarnaast volstaat een B-rijbewijs om een bestelauto te mogen besturen, dit betekent dat veel Nederlanders van een bestelauto gebruik kunnen maken. Voor een vrachtwagen is een C-rijbewijs nodig, hetgeen gepaard gaat met extra kosten en betekent dat minder mensen achter het stuur mogen zitten. Het zijn allemaal redenen waarom er in Nederland ruim 923.000 bestelauto's worden gebruikt volgens de database van het RDW. Dit

betekent ongeveer 1 bestelauto per 9 werkende Nederlanders.

Voor het vervoer van goederen, mensen en materiaal wordt in Nederland naast de vrachtwagen ook in grote mate de bestelauto ingezet. Zeker voor kleinere zendingen is de bestelauto een goed alternatief voor de vrachtwagen. Het vervoermiddel is relatief goedkoop in gebruik, flexibel en betrouwbaar in de inzet. Deze flexibele inzet maakt de bestelauto populair, maar heeft ook een keerzijde. Naast de bijdrage aan congestie, dragen bestelauto's substantieel bij aan de uitstoot van broeikasgassen (CO₂). Daarnaast rijden bestelauto's voornamelijk op diesel en hebben ze een relatief lange levensduur in vergelijking tot andere diesel wegvoertuigen. Hierdoor leveren bestelauto's ook een substantiële bijdrage aan de uitstoot van milieuvervuilende stoffen zoals stikstofoxiden (NO_x) en fijnstof (PM₁₀).

Onderscheiden bestelautotypes

Dé bestelauto bestaat niet, ze komen voor in allerlei maten en vormen. Wat ze wel gemeenschappelijk hebben is dat ze per definitie een toegelaten totaalgewicht (het eigen gewicht plus het laadvermogen) hebben van maximaal 3.500 kg. De toegestane maximummassa is 3.500 kg. De toegestane maximummassa is het gewicht van de bestelauto vermeerderd met het toegestane gewicht aan inzittenden en lading samen.

Er zijn vier hoofdcategorieën:

1 De 'tweezitter': dit is het kleinste voertuig, met ruimte voor maximaal twee inzittenden en een leeggewicht onder de 1.500 kg en een laadcapaciteit van rond de 700 kg;



2 De middelgrote bestelauto, met een leeggewicht van tussen de 1.500 en 2.000 kg en een laadcapaciteit van rond de 1.000 kg;



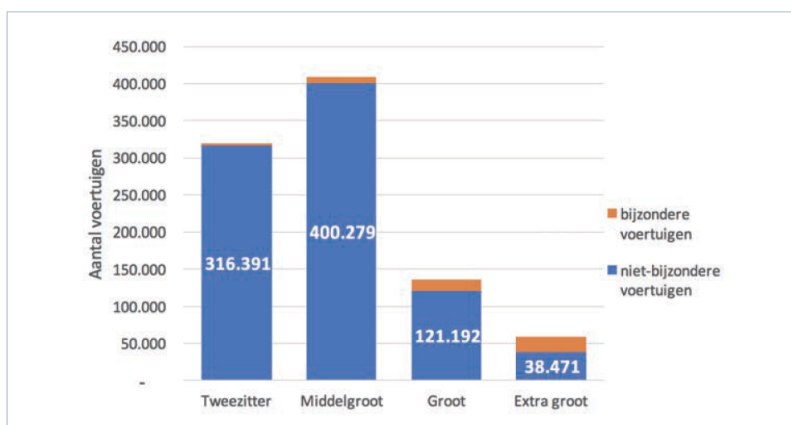
3 De grote bestelauto, met een leeggewicht van tussen 2.000 en 2.500 kg en een laadcapaciteit van eveneens rond de 1.000 kg. Het laadvolume van deze bestelauto's is echter hoger; Daarnaast vallen de bestelauto's met een zogenaamde dubbele cabine binnen deze categorie. De dubbele cabine biedt ruimte aan drie extra passagiers, maar dat gaat ten koste van het laadvermogen.



4 De extra grote bestelauto, met een leeggewicht van tussen de 2.500 en 3.000 kg en een teruggebrachte laadcapaciteit van rond de 700 kg, anders wordt de grens van 3.500 kg overschreden. Het laadvolume van deze bestelauto's is echter het hoogst. Deze worden vooral ingezet worden voor het vervoer van goederen (en diensten) waarbij het gewicht van de zending van ondergeschikt belang is. Hierbij kan gedacht worden aan het vervoer van meubilair en wit- en bruingoed en bij pakketvervoer. Ook wordt dit soort voertuigen vaak privé gehuurd voor bijvoorbeeld verhuizingen.



In Figuur MS 1 is weergegeven hoeveel bestelauto's er in de verschillende categorieën zijn geregistreerd. Hierbij is de groep 'bijzondere voertuigen' apart opgenomen. Tot deze categorie behoren bijvoorbeeld kampeerwagens, ambulances en lijkwagens. Van de ruim 923.000 geregistreerde bestelauto's behoren er ruim 47.000 tot deze categorie. De analyse is dus verricht op ruim 876.000 bestelauto's.



In totaal wordt 35-50% van alle bestelauto's voor goederenlogistiek gebruikt. Ruim de helft van alle bestelauto's wordt ingezet in de sectoren bouw en handel, maar voor een flink deel niet in goederenlogistiek volgens bovenstaande definitie maar bijvoorbeeld voor servicediensten in combinatie met gereedschappen. De overige inzet van bestelauto's

is met name service gerelateerd (27-40%) of betreft inzet voor personenvervoer of privégebruik (ca. 24%).

Op basis van de CBS enquête (zie paragraaf 4.6.3) concluderen we dat 22% van de bestelauto's wordt ingezet voor post- en goederenvervoer. Daarnaast wordt 53% van de bestelauto's ingezet voor bouw- en service activiteiten. Van dit percentage kan worden aangenomen dat tussen de 25%-50% van de activiteiten ook goederenlogistiek betreft (zie bijlage N). Het totale aandeel van bestelauto's ingezet voor goederenlogistiek komt daarmee uit op 35-50%. De overige inzet van bestelauto's is vooral service gerelateerd (27-40%) of betreft inzet voor personenvervoer (zakelijk, niet taxi) of privégebruik (ca. 24%). Binnen de bovenstaande indeling heeft goederenlogistiek het grootste aandeel.

Laadvermogen is belangrijk voor bestelauto's in de bouwsector. Bouwers geven in interviews aan dat door het meenemen van gereedschappen, verbruiksgoederen e.d. en de specifieke inrichting van de laadruimte, veelal het laadvermogen volledig wordt benut. Het aandeel (middel-) grote bestelauto's is daarom in de bouwsector groot.

Kleinere ondernemers rijden in relatief oudere auto's dan medewerkers van grotere ondernemingen (paragraaf 4.5.2). Aangezien met milieuzones oude voertuigen worden geweerd uit een bepaald geografisch gebied (bijvoorbeeld binnensteden), wordt een relatief groot deel van de kleine ondernemers getroffen. Zo is 46% van de bestelauto's van kleine bedrijven (1 werknemer) Euro 3 of ouder (een typische minimumeis voor een milieuzone). Voor grote bedrijven (>100 werknemers) is dat aandeel maar 13%

Bestelauto's blijven aanzienlijk langer in het wagenpark dan vrachtauto's en dieselpersonenauto's, tot ca. 20 jaar lang. De gemiddelde leeftijd is ongeveer 9,3 jaar.

- Het gemiddelde jaarkilometrage neemt af met de leeftijd: nieuwe bestelauto's rijden gemiddeld ongeveer 35.000 km/jaar, bestelauto's van 20 jaar oud nog ongeveer 11.000 km/jaar.
- Oude bestelauto's rijden aanzienlijk meer kilometers buiten werktijd (40% of meer) dan nieuwe bestelauto's (circa 20%). Vooral in het weekend worden ze relatief veel gebruikt.
- Bestelauto's rijden vooral in de vroege spits, en dat geldt vooral voor bestelauto's in de bouwsector.
- Meer dan de helft van het aantal bestelwagens (circa 54%) wordt ingezet door bedrijven in de sectoren 'bouwnijverheid' en 'handel'.
- Het gemiddelde jaarkilometrage lijkt op dat van personenauto's en ligt iets boven de 20.000 km, 80% blijft op of onder de 30.000 km per jaar hangen, 95% onder de 40.000 km per jaar.
- Het jaarkilometrage is sterk afhankelijk van de inzet van de bestelauto. 25% van de bestelauto's heeft een laagjaarkilometrage en is verantwoordelijk voor evenveel gereden kilometers als de groep 'veelrijders' die slechts 3,2% uitmaken van het totale aantal bestelauto's. 1% van de bestelauto's rijdt zelfs meer dan 65.000 km/jaar, ofwel 250 kilometer per werkdag. Dit zijn over het algemeen lichte tot middelgrote, jonge voertuigen (<3 jaar). Deze 'veelrijders' zijn in gebruik in verschillende bedrijfssectoren, maar de sector 'vervoer en opslag' is sterk oververtegenwoordigd.
- Circa 11% van de bestelauto's is niet bij een bedrijf (inschrijving KvK, incl. zzp'ers) geregistreerd. Dit zijn over het algemeen de oudere bestelauto's.
- De oudere bestelauto's zorgen voor een relatief grote bijdrage aan de luchtvervuiling: 8% van de kilometers gereden door bestelauto's (Euro 0-2) zorgt voor 9% van de NO_x en 40% van de fijnstof uitstoot door bestelauto's.
- Bestelauto's zorgen voor circa 14% van de CO₂-uitstoot van het Nederlands wagenpark (personen en vracht), en circa 35% van de CO₂-uitstoot van logistiek verkeer

(inclusief binnenvaart).

In Nederland reden begin 2016 ongeveer 876.000 bestelauto's rond waarvan ongeveer 48.000 geregistreerd als bedrijfsvoorraad. Daarmee zijn er dus 828.000 actieve bestelauto's. Na een eerdere daling neemt het aantal bestelauto's sinds 2015 duidelijk toe. In 2016 werden ruim 70.000 bestelauto's verkocht in Nederland, terwijl dit in 2015 er nog ruim 56.000 waren. Deze stijging van 20% in de verkoop van bestelauto's in 2016 was de hoogste in de Europese Unie.

Bestelauto's hebben een aandeel 14% in de uitstoot van het totale Nederlandse wegverkeer en van 33% in de CO₂-uitstoot van het logistieke verkeer in Nederland.

Figuur 7:

Ontwikkeling van het aantal in Nederland geregistreerde bestelauto's in de periode 1990-2016

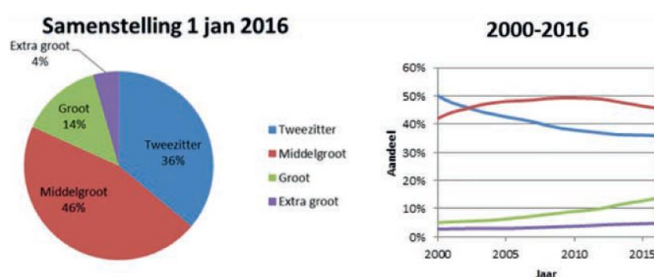
- bron: CBS Statline aangevuld met oudere CBS data uit Mobiliteit in Cijfers Auto's 2016 - 2017, Stichting BOVAG-RAI Mobiliteit.



Het bestelautopark wordt gedomineerd door tweezitters (36%) en middelgrote bestelauto's (46%) (zie Figuur 8). Het aandeel grote bestelauto's (14%) en zeer grote bestelauto's (4%) is kleiner, maar is de afgelopen jaren wel behoorlijk toegenomen, terwijl het aandeel tweezitters en grote bestelauto's juist is afgenomen. Het aantal grote bestelauto's is met een factor drie toegenomen in de periode 2000-2016, het aantal zeer grote bestelauto's met een factor twee.

Figuur 8:

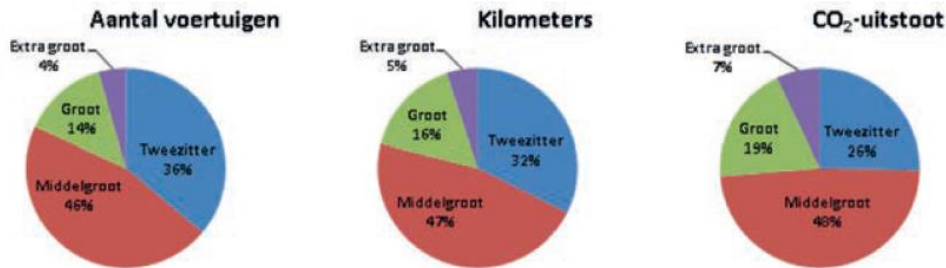
Samenstelling Nederlandse bestelautopark op 1 januari 2016 - bron projectdatabase en Statline



Nederlandse bestelauto's hebben een aandeel van 9% in het totale wagenpark in Nederland. In 2015 reden deze bestelauto's samen bijna 16,6 miljard kilometer (bron: CBS) ofwel 13% van de wegvoertuigkilometers afgelegd in Nederland. Hierbij veroorzaakten de bestelauto's een ongeveer 14% van de CO₂-uitstoot door wegvoertuigen (zie Figuur 9A). Het aandeel in de NO_x- en fijnstofemissies (uit de uitlaat) is aanzienlijk hoger met respectievelijk 22% en 39%. Bestelauto's rijden dus iets meer dan het gemiddelde wegvoertuig en hebben ongeveer een gemiddelde CO₂-uitstoot per gereden kilometer. De NO_x- en fijnstofuitstoot is per gereden kilometer relatief hoog.

Het gevolg van het verschil in CO₂-uitstoot is dat de tweezitters met een aandeel van

36% in het park een aandeel van 26% in de CO₂-uitstoot hebben. Voor de grote en extra grote bestelauto geldt juist dat ze met een aandeel van 18% in het park verantwoordelijk zijn voor 26% van de CO₂-uitstoot.



Brandstoftype

Van alle bestelauto's in Nederland rijdt een grote meerderheid (96%) op diesel. Van het overige wagenpark hebben benzine- (2%) en LPG- bestelauto's (1%) het grootste aandeel. Het aandeel CNG (0,2%), elektrisch (<0,1%) en overige brandstoffen is momenteel nog zeer beperkt. Voertuigen ouder dan 40 jaar zijn vooral benzine en in mindere mate LPG bestelauto's.

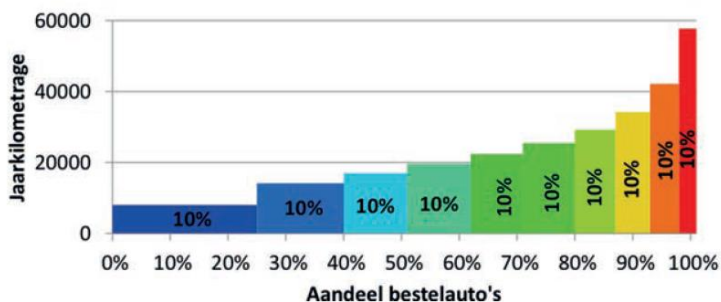
De benzinebestelauto's zijn vooral terug te vinden bij de tweezitters en hebben hier een aandeel van 6%.

Leeftijd: Voertuigen met een leeftijd van 0 tot 12 jaar zijn sterk in het park vertegenwoordigd. Tweezitters en extra grote voertuigen zijn gemiddeld wat ouder (10 jaar) dan middelgrote (9 jaar) en grote (8 jaar) bestelauto's.

Jaarkilometrage: Het gemiddeld jaarkilometrage van bestelauto's is ongeveer 20.800 kilometer per jaar. Bestelauto's worden echter op verschillende manieren ingezet, waardoor de spreiding tussen bestelauto's aanzienlijk is (zie Figuur 13). Zo rijdt een groep van 25% van de bestelauto's met lage jaarkilometrages evenveel als een groep van 3,2% 'veelrijders'. 1% van de bestelwagens rijdt zelfs meer dan 65.000 km/jaar, ofwel 250 kilometer per werkdag. Deze 'veelrijders' zijn over het algemeen lichte tot middelgrote, jonge voertuigen (<3 jaar). Bestelauto's met zulke hoge jaarkilometrages zijn in gebruik in verschillende bedrijfssectoren, maar de sector 'vervoer en opslag' is sterk oververtegenwoordigd.

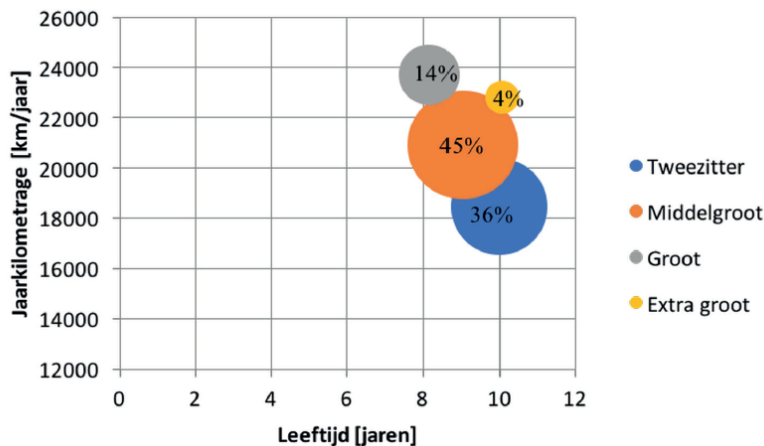
Het jaarkilometrage

van de zeer jonge voertuigen is relatief hoog en ligt gemiddeld rond de 35.000 kilometer per jaar. Naarmate de voertuigen iets ouder zijn neemt het jaarkilometrage snel af. Voertuigen van 5 jaar hebben het gemiddelde jaarkilometrage van 20.000 km per jaar. Voor ouder dan 5 jaar neemt het jaarkilometrage meer geleidelijk af. Bestelauto's van 20 jaar oud rijden gemiddeld nog 11.000 kilometer per jaar.



Grootteklasse en jaarkilometrage

Analyse van het afgelegde jaarkilometrage door bestelauto's laat verder zien dat het jaarkilometrage iets toeneemt met de grootteklasse. Alleen voor de zeer grote bestelauto is het kilometrage iets lager (ongeveer gelijk) dan voor de grote bestelauto. De grote bestelauto legt gemiddeld 30% meer kilometers af dan de tweezitter.



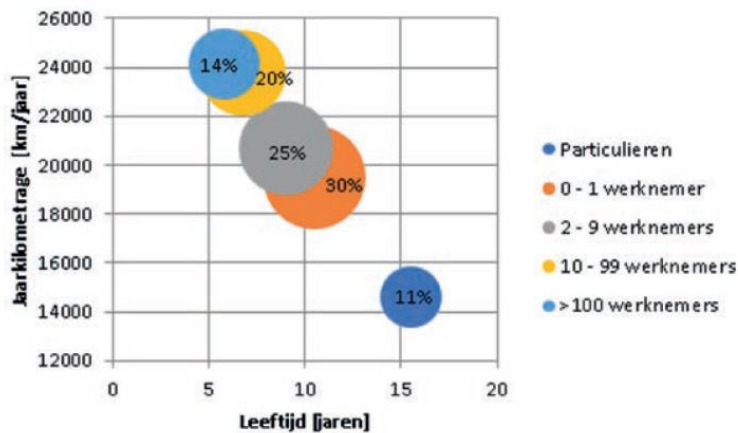
Invloed leasemarkt

Van de 876.000 bestelauto's die zijn meegenomen in de analyse was 16% (140.000) in de lease (autoleasemarkt in cijfers 2015, VNA 2016). Deze bestelauto's blijven gemiddeld genomen 4 jaar in de lease en hebben een gemiddelde leeftijd van 2,5 jaar. Op grond hiervan kan worden aangenomen, dat er nauwelijks leasebestelauto's ouder dan 5 jaar zijn. Dit betekent dat van de bestelauto van 1-5 jaar oud ongeveer de helft een leasebestelauto is. De leasemarkt heeft daarmee een belangrijke invloed op de vernieuwing van het wagenpark.

Bedrijfsgrootte en aandeel euronormen

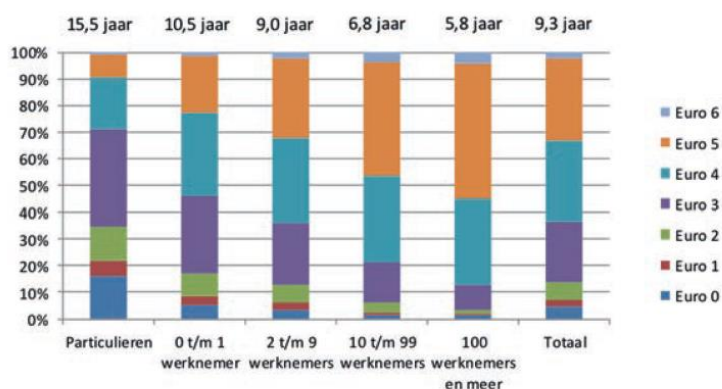
Veel bestelauto's worden gebruikt door kleine bedrijven: 30% is in gebruik bij bedrijven met 1 werknemer (o.a. zzp'ers), 25% van de bestelauto's is in gebruik bij bedrijven met 2 tot 9 werknemers (zie Figuur 20). Daarnaast is nog 11% in gebruik bij particulieren. De bestelauto's van de grotere bedrijven zijn gemiddeld genomen jonger en rijden relatief veel kilometers per jaar. De bestelauto's in handen van particulieren zijn oud en rijden relatief weinig kilometers per jaar.

Figuur 20: Indeling aantal bestelauto's leeftijd jaarkilometrage en bedrijfsgrootte. Bolgrootte geeft het aandeel in het totaal weer - bron: projectdatabase en CBS Maatwerk



De gemiddelde leeftijd komt ook tot uiting in de samenstelling naar euronormen (Figuur 21). Met name particulieren en kleine bedrijven hebben veel bestelauto's met lagere (oudere) euronormen. 71% van de bestelauto's van particulieren en 45% van de bestelauto's van kleine bedrijven (1 werknemer) zijn Euro 3 of ouder. Voor grote bedrijven (>100 werknemers) is dat aandeel maar 13%.

Figuur 21:
Aandeel euroklasse en gemiddelde leeftijd per bedrijfsgrootte



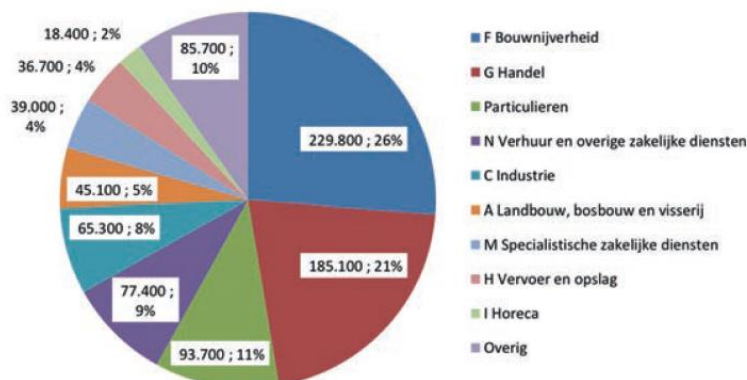
Ongeveer 30% van bestelauto's zijn in bezit bij bedrijven met één werknemer. Zij hebben bestelauto's in bezit met een hogere gemiddelde leeftijd en daarmee lagere euronorm. Ongeveer 46% van de bestelauto's van kleine bedrijven (één werknemer) en 71% van de bestelauto's van particulieren is euronorm 3 of lager. De meeste bestelauto's zijn in het bezit van een eenmanszaak (29%) of B.V. (39%). Particulieren hebben met 12% ook een behoorlijk aandeel. De overige rechtsvormen samen zijn goed voor 20% van het gebruik van bestelauto's.

Bestelauto's worden in uiteenlopende sectoren ingezet. Meer dan de helft van het aantal bestelwagens (circa 54%) wordt ingezet door bedrijven in de sectoren 'bouwnijverheid' en 'handel'. Kentekenscans tonen aan dat chauffeurs van bestelauto's veelal aan de voorkant van de ochtend- en avondspits rijden.

Hoofddactiviteit van het bedrijf (SBI)

Het totaal aantal bestelauto's is in onderstaande diagram (Figuur 23) gespecificeerd naar bedrijfssector. Meer dan de helft van het aantal bestelauto's (ca. 54%) wordt ingezet ten behoeve van 'bouwnijverheid' en 'handel'. Het aantal bestelauto's in andere sectoren is

beduidend lager.



Locatie en moment van inzet

Bestelauto's rijden relatief veel kilometers binnen de bebouwde kom. Het aandeel kilometers van bestelauto's binnen de bebouwde kom is volgens onderzoek van de Nederlandse emissieregistratie 16%, wat wordt bevestigd door recente kentekenscans. Uit de enquête antwoorden kan worden afgeleid 36% van de kilometers binnen de bebouwde kom worden afgelegd. Mogelijk overschatten geënquêteerden de kilometers binnen de bebouwde kom vanwege de lange tijd die ze er doorbrengen (lagere snelheid). Anderzijds wordt met kentekenscan het verkeer binnen de bebouwde kom misschien onderschat.

De CBS-enquête geeft ook inzicht in het verschil tussen de provincies in de Randstad en de andere provincies. Het aandeel kilometers binnen de bebouwde kom in provincies als Drenthe, Flevoland, Friesland en Zeeland ligt circa 25% lager dan het landelijk gemiddelde, terwijl het in de Randstad en Limburg circa 15% hoger ligt. In deze laatste provincies liggen relatief grote stedelijke agglomeraties waarbinnen veel kilometers worden afgelegd door bestelauto's.

Er zijn grote verschillen tussen de respondenten uit verschillende sectoren. Respondenten uit de sectoren 'openbaar bestuur', 'horeca' en 'waterbedrijven en afvalbeheer' rijden duidelijk meer binnen de bebouwde kom dan gemiddeld (80-130% meer, zie Figuur 25). Voor 30-50% van de ritten binnen deze sectoren wordt aangegeven dat ze geheel binnen de bebouwde kom plaatsvinden. De sectoren 'bouwnijverheid', 'handel', en 'vervoer en opslag' rijden een aandeel kilometers binnen de bebouwde kom dat overeenkomt met het gemiddelde.

Moment van inzet

Uit kentekenscans blijkt dat bestelbussen hoofdzakelijk tussen 5.00 - 19.00 uur te vinden zijn op de Nederlandse wegen. Er zijn duidelijke pieken vroeg in de ochtendspits (6.00 - 7.00 uur) en vroeg in de avondspits (16.00 - 17.00 uur) (Figuur 26). Op de piekmomenten rijden er 2,5 maal zoveel bestelauto's als gemiddeld over de dag. Circa 30% van de bestelautobewegingen plaatsvindt in slechts vier uren (tussen 7.00 - 9.00 uur en tussen 17.00 - 19.00 uur).

Gebruik in de spits of juist meer in de daluren hangt af van het type activiteit van het bedrijf:

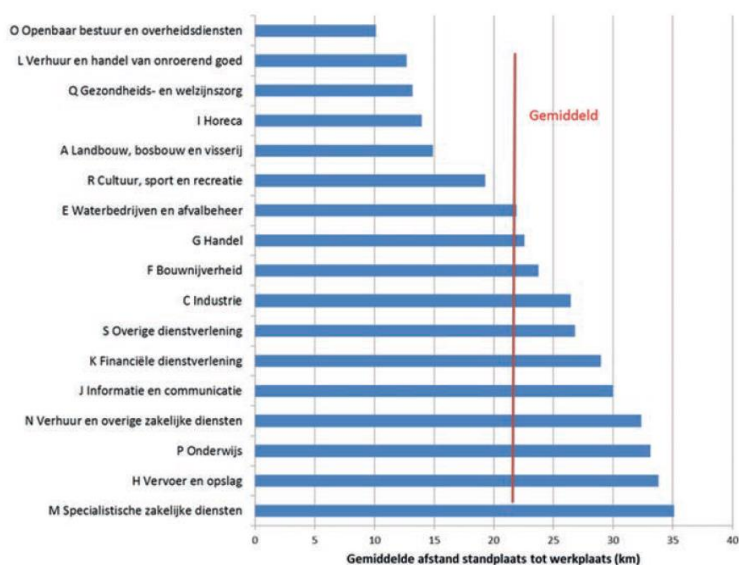
Spitsprofiel	Dalprofiel
Industrie	Landbouw, bosbouw en visserij
Waterbedrijven en afvalbeheer	Energievoorziening
Bouwnijverheid	Handel
Financiële dienstverlening	Vervoer en opslag
Verhuur en handel van onroerend goed	Horeca
Advisering, onderzoek en overige specialistische zakelijke dienstverlening	Informatie en communicatie
Verhuur en overige zakelijke diensten	Openbaar bestuur en overheidsdiensten
	Onderwijs
	Gezondheids- en welzijnszorg
	Cultuur, sport en recreatie
	Overige dienstverlening

Verder valt op dat oude bestelauto's relatief veel buiten werktijd worden gebruikt. Zoals te zien in Figuur 28, rijden nieuwe bestelauto's maar ongeveer 20% buiten werktijd, terwijl dat voor auto's van 20 jaar oud wel 40% is. Nog oudere bestelauto's rijden zelfs de helft buiten werktijd. Vooral in de weekenden wordt relatief veel gereden met oudere bestelauto's. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat oude bestelauto's vaker in bezit zijn van een particulier of een zzp'er die de bestelauto ook voor andere doeleinden dan werk gebruikt.

Werkgebied

Uit de CBS-enquête blijkt dat de gemiddelde afstand tussen standplaats en werkgebied 21 kilometer is.

Figuur 29 toont de gemiddelde afstand tussen standplaats en werkgebied voor verschillende bedrijfssectoren. Deze figuur laat zien dat de bestelauto's in de meeste sectoren lokaal werken (<22 km). Binnen de sector 'specialistische zakelijke diensten' is de gemiddelde afstand van standplaats tot belangrijkste werkgebied het hoogst met 35 kilometer. Gemiddeld genomen wordt de bestelauto met name voor regionale en lokale leveringen en activiteiten ingezet.

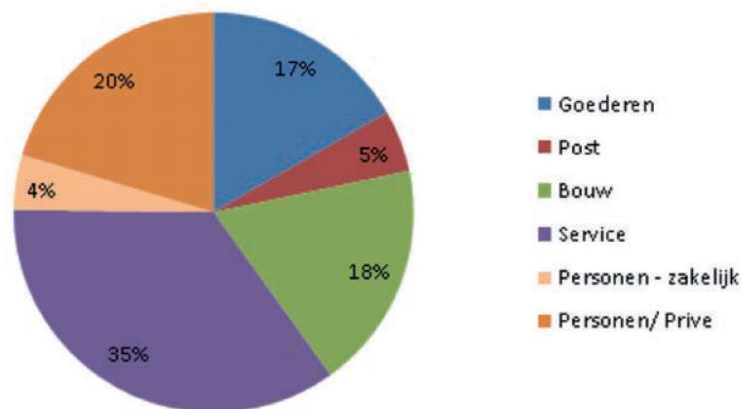


Activiteiten

In de CBS-enquête is ook gevraagd naar de hoofdactiviteit waarvoor de bestelauto is ingezet gedurende de dag of dagen waarover geënquêteerd is. Daarbij is gevraagd onderscheid te maken naar de volgende activiteiten:

- Service: vervoer materialen en materieel ten behoeve van installatie- en onderhoudswerkzaamheden/bouwactiviteiten
- Goederen
- Post
- Personen - zakelijk: vervoersdiensten
- Personen - privé: privévervoer

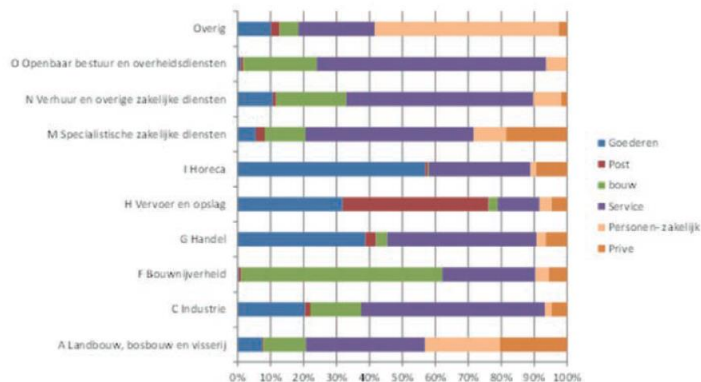
Figuur 30 geeft aan in welke mate (naar kilometrage) de bestelauto wordt ingezet voor bovengenoemde activiteiten. Opvallend is dat 'service' met 35% van de kilometers het grootste aandeel heeft. Daarnaast wordt voor 24% van de kilometers aangegeven dat dit personenvervoer betreft (zakelijk en privé).



Figuur 31 geeft per hoofdsector aan hoe de hoofdactiviteiten zich verhouden. Voor de meeste sectoren wordt in 30-60% van de dagen de bestelauto voor servicedoeleinden ingezet. Alleen in de sector 'vervoer en opslag' is de activiteit service met 13% laag, zoals mag worden verwacht.

De hoofdactiviteit post wordt voornamelijk genoemd bij de sector 'vervoer en opslag'. De hoofdactiviteit bouw wordt behalve bij de bouw ook bij veel andere sectoren genoemd en heeft in veel sectoren een aandeel van 10-20% in de kilometers. De activiteit goederentransport heeft het grootste aandeel binnen 'horeca', 'vervoer en opslag' en 'handel'.

Al met al maakt de enquête duidelijk dat bestelauto's voor een substantieel deel worden gebruikt voor andere doeleinden dan op basis van de SBI-indeling zou worden verwacht. Dus voor het bedrijfsleven heeft de bestelauto een zeer gevarieerdere functie.



Uit de gehouden enquêtes blijkt dat bestelauto's duidelijk niet alleen maar worden ingezet voor goederen, bouw en vervoer van post en pakketten. Een groot aandeel kilometers betreft namelijk service activiteiten (circa 35%) en privé-kilometers (circa 20%).

Belading De beladingsgraad (in gewicht, niet in volume) van bestelauto's varieert, maar is over het algemeen hoger bij de grotere bestelauto's. Bestelauto's die bouwmaterialen of gereedschappen vervoeren, hebben gemiddeld gedurende de dag 398 kg aan bouw materiaal en gereedschappen bij zich. Gemiddeld genomen is 34 % van het gewicht bouw materiaal en 66% gereedschap. Het overgrote deel van de respondenten die bouw als hoofdactiviteit hebben aangegeven komen logischerwijs uit de sector bouw (70%).

Bestelauto's met als hoofdactiviteit 'service' hebben gemiddeld gedurende de dag 362 kg lading in de bestelauto. Hiervan is gemiddeld genomen 43% materiaal en 57% gereedschap. De respondenten met de hoofdactiviteit service komen voornamelijk uit de sectoren Industrie (11%), 'bouwnijverheid' (23%), 'groothandel en detailhandel' (24%) en 'verhuur van roerende goederen' en 'overige zakelijke diensten'. De laatste betreft naast bestelauto in de lease onder andere ook bestelauto's voor 'interieurverzorging' (7%) en 'landschapsverzorging' (12%).

Uitwerking voor sectoren handel en bouw

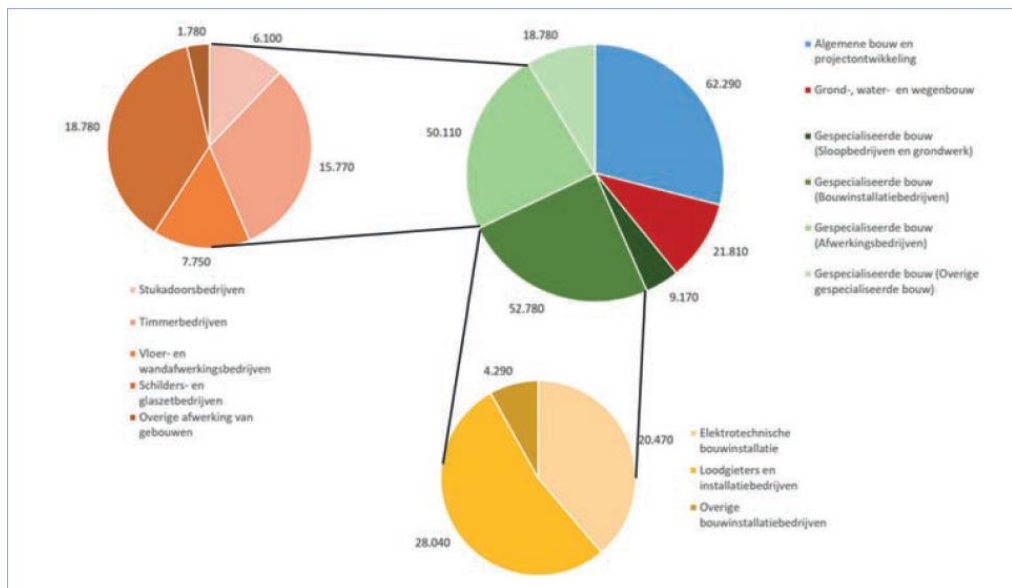
Bestelauto's in de sector Bouw

Van alle bestelauto's in Nederland is ongeveer 26% actief in de bouwsector. Ruim 30% van de bij bedrijven geregistreerde bestelauto's (ongeveer 230.000) wordt gebruikt door bedrijven die actief zijn in de bouwsector. De verwachting is dat de bedrijvigheid in de bouwsector de komende jaren verder zal blijven groeien. Dit geldt het sterkst voor de nieuwbouw van woningen. Verder blijkt ook dat het aantal zzp'ers in de bouw de laatste jaren snel is toegenomen met ongeveer 46% in 2016 ten opzichte van 2012. Een vergelijkbare groei is te zien in alle bouwgerelateerde activiteiten. Volgens CBS waren er in 2015 211.000 zelfstandigen actief in de bouw, waarvan 112.000 zzp'ers. Dit is respectievelijk 41% en 22% van de werknemers in de bouw. Veel zzp'ers en zelfstandigen hebben een eigen bestelauto. Het is aannemelijk dat het aantal bestelauto's ook om die reden zal toenemen.

Figuur 32 laat zien dat drie typen bouwbedrijven samen 77% van de bestelauto's binnen de sector 'bouw' bezitten:

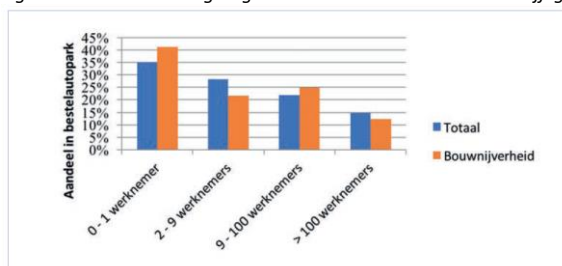
- 1 **Algemene burgerlijke- en utiliteitsbouwbedrijven en projectontwikkelingsbedrijven:** voornamelijk algemene bouwbedrijven;
- 2 **Bouwinstallatiebedrijven:** hoofdzakelijk loodgieters en installatiebedrijven;
- 3 **Afwerkingsbedrijven:** hoofdzakelijk timmerbedrijven en schilder- en glaszetbedrijven.

Figuur 32: Verdeling van de bestelauto's binnen Bouwnijverheid - bron: CBS



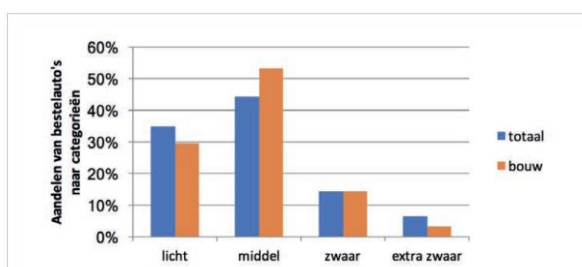
In Figuur 33 is het aantal bestelauto's afgezet naar bedrijfsgrootte. Binnen de bouwsector is 41% van de bestelauto's in bezit van kleine zelfstandigen (tot één werknemer). Dit aandeel is groter dan in het gehele bestelautopark. Een mogelijke verklaring hiervoor is het relatief hoge aantal zzp'ers dat werkzaam is in de bouw. 22% van de bestelauto's is in gebruik bij bedrijven met max 9 medewerkers.

Figuur 33: Aandeel van geregistreerde bestelauto's naar bedrijfsgrootte op basis van aantal werknemers - bron: CBS



Figuur 35 laat zien dat er in de bouwsector relatief weinig tweezitters en extra grote bestelauto's worden gebruikt. Ruim 80% bestaat uit tweezitters en middelgroot. De middelgrote voertuigen zijn daarentegen juist sterk vertegenwoordigd in de bouw (ruim 50%). Een mogelijke verklaring hiervoor is dat deze voertuigen relatief veel flexibiliteit bieden. Het laadvermogen en -volume van deze voertuigen is aanzienlijk. Tegelijkertijd is de massa lager dan van grotere bestelauto's waardoor de motorrijtuigenbelasting en brandstofkosten lager zijn.

Figuur 35: Verdeling van bestelauto's in de bouw naar verschillende grootteklassen - bron: CBS



Aanschafcriteria

Uit de interviews blijkt dat er naast het laadvermogen meerdere criteria belangrijk zijn om te bepalen welk type bestelauto wordt aangeschaft. Deze criteria komen veelal overeen met andere sectoren. Hierna worden enkele specifieke criteria benoemd:

- Kenmerkend voor de bouw ten opzichte van andere sectoren is het vaker gebruik maken van aanhangwagens. Trekvermogen is dan ook een belangrijkere factor in de afweging.
- Verder is het belangrijk waar de bestelauto 's nachts wordt geparkeerd. In de bouw is dat vaak bij het woonadres van de werknemer. In dat geval dient er met maximale afmetingen rekening gehouden te worden. De bestelauto mag dan niet langer dan 6 meter zijn en niet hoger dan 2,4 meter. >> ingeval van EV: opladen moet dan thuis, dus eigen laadpaal nodig
- Op dit moment is er een trend zichtbaar dat de lokale voorraad van materiaal op de bouwplaats toeneemt. Hierdoor kan worden volstaan met kleinere voertuigen, want men hoeft minder zelf mee te nemen. Dit heeft tot direct gevolg dat het aandeel tweezitters toeneemt. Anderzijds zijn de standaard tot grote bestelauto's flexibeler in gebruik (meer trekvermogen, meer laadvermogen), waardoor soms juist voor deze grotere voertuigen wordt gekozen.

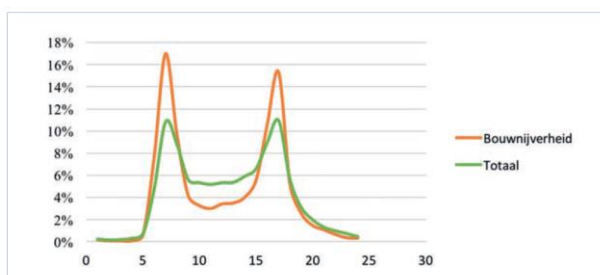
Inzet van bestelauto's in de bouwsector

De bestelauto's worden voornamelijk gebruikt voor woon-werkverkeer en vervoer van materialen en gereedschap naar de arbeidslocatie. Uit de CBS-enquête blijkt dat de bestelauto ook voor een beperkt aandeel (ca. 10%) privé gebruikt wordt.

Het aantal stops per dag per bestelbus is afhankelijk van de grootte van de klussen. Dit is met betrekking tot de bouw divers, maar toch ook redelijk beperkt tot maximaal zo'n tien klussen per dag. Volgens de CBS-enquête is het gemiddelde aantal stops in de bouw ongeveer 5,3. Er zijn in de bouw vooral veel grote klussen waarbij de hele dag op één locatie wordt gewerkt. Men maakt dan nog hooguit een extra stop bij het eigen bedrijf of de groothandel om materialen op te halen. Soms wordt een bestelauto voor het vervoer van meer personen ingezet om efficiënter te verplaatsen en om te besparen op eventuele parkeerkosten in de stad.

Het gemiddelde jaarkilometrage van bestelauto's in de bouw (20.500 km/jaar) is vergelijkbaar met dat van het totale bestelautopark. Bedrijfsomvang maakt hierbij weinig uit: 1pitters en bedrijven met 2-9 medewerkers rijden allebei circa 20.000 km per jaar.

Zoals te zien in onderstaande figuur rijden bestelauto's die worden gebruikt in de bouw relatief veel in de spits en juist weinig daarbuiten. Circa 32% van de voertuigbewegingen vindt plaats in slechts twee uren (tussen 6.00 en 7.00 uur en tussen 16.00 en 17.00 uur). Deze tijden worden ook bevestigd in de interviews, wanneer de bestelauto voor één klus per dag wordt ingezet.



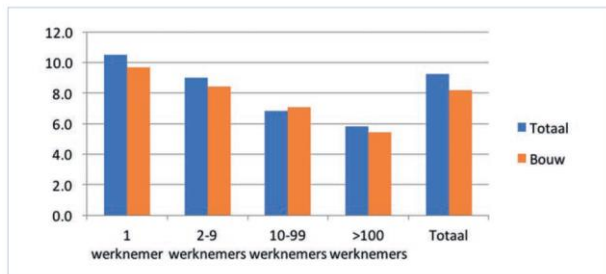
De regio waar de bestelbussen worden ingezet blijkt gerelateerd aan de grootte van het bedrijf. De wat kleinere bedrijven (MKB/zelfstandigen) zijn voornamelijk lokaal tot regionaal actief, terwijl de grotere bedrijven een nationaal bereik hebben. Wel is het zo dat de meeste bouwlocaties in de Randstad liggen. Dit zorgt ervoor dat voornamelijk de kleinere bouwbedrijven gevestigd buiten de Randstad, dagelijks naar de Randstad toerijden. Daarbij is er een trend naar grotere opdrachten op verder gelegen bouwlocaties.

Belading bestelauto's in de bouwsector

De belading van de bestelauto bestaat uit ondersteunende materialen en gereedschap. Vaak is er een inrichting aanwezig van gestandaardiseerde units (bijvoorbeeld houten bakken) voor de opslag van deze materialen en gereedschappen.

Ouderdom wagenpark in bouw

De kleinere bedrijven (1 en 2-9 werknemers) hebben meestal wat oudere bestelauto's.



Bestelauto's in de sector Handel

24% van de bedrijfsbestelauto's is in gebruik bij bedrijven actief in de 'handel'. Na de sector 'bouw' (30%) heeft de sector 'handel' daarmee het grootste aandeel bij bestelauto's in gebruik van alle sectoren in Nederland. In totaal hebben 94% van de bedrijven in de sector 'handel' minder dan 10 werknemers (kleine bedrijven) en 6% meer dan 10 werknemers (middelgroot-grote bedrijven) (bron: CBS). Binnen 'handel' is 71% van de bestelauto's in bezit van bedrijven met minder dan 10 werknemers (totaal 106.500 bestelauto's) en bijna 30% van de bestelauto's is in bezit van middelgrote en grote bedrijven.

In de detailhandel worden met name middelgrote bestelauto's en tweezitters ingezet (zie Tabel 9). De tweezitter wordt vooral gebruikt door middelgrote bedrijven van 10-99 werknemers (39%). De kleine bedrijven kiezen voor middelgrote wagens.

Tabel 9: verdeling bestelauto's naar bedrijfsgrootte en type voertuig voor Detailhandel voor leeftijdsgroepen 0-4 jaar

	Klasse				Totaal aantal wagens
	Tweezitter	Middelgrote bestelauto	Grote bestelauto	Extra grote bestelauto	
1 werknemer	30%	44%	25%	2%	1.402
2 t/m 9 werknemers	30%	42%	24%	3%	4.837
10 t/m 99 werknemers	39%	33%	22%	7%	1.933
100 en meer werknemers	22%	17%	47%	13%	166
Totaal	32%	40%	24%	4%	8.338

De gemiddelde leeftijd van het wagenpark in Handel is 8,8 jaar ten opzichte van 9,3 gemiddeld voor het totale bedrijfswagenpark. 65% van de voertuigen in de sector is ouder dan 5 jaar, voor alle bestelauto's in Nederland is dit 67%.

Aanschafkeuze

Voor de bedrijven in de detailhandel is de flexibiliteit die een grote bestelauto biedt een belangrijke motivatie voor de voertuigkeuze. Daar tegenover staan de relatief lage brandstofkosten, door lager kilometrage. Kenmerk voor deze groep gebruikers is dat de voertuigkeuze niet enkel is ingegeven door een rationele afweging van kosten, maar ook opdat het voertuig voor alle klussen inzetbaar is. De voertuigkeuze van de kleine bedrijven is voornamelijk ingegeven door de aanschafkosten en betrouwbaarheid. Daaruit blijkt de keuze voor oudere, degelijke wagens. Daarnaast worden als motivatie voor de voertuigkeuze genoemd 'voldoende laadruimte' of een 'vlakke laadvloer'.

Logistieke inzet en kilometrage

In de sector 'handel' worden de bestelauto's voornamelijk ingezet voor bevoorrading van de verkooppunten vanuit het eigen depot of magazijn, voor inkoop van goederen en voor leveringen aan de klant. Zowel bevoorrading van de verkooppunten als de leveringen aan de klant met de eigen bestelauto's vinden hoofdzakelijk plaats tussen 8.00 uur en 18.00 uur. De inzet van de bestelauto in de sector 'handel' komt vooral overeen met het dalprofiel (zie ook figuur 27 op pagina 36).

De kleinere bedrijven gebruiken hun voertuig gemiddeld minder uur per dag. De bestelauto's worden dan hoofdzakelijk ingezet in de ochtenduren.

Kleine bedrijven zetten voertuig minder efficiënt in, rijden minder km, zijn minder gericht op logistieke efficiency. De kleine ondernemers beschikken over een eigen wagen vanwege de flexibiliteit. Daar tegenover staan relatief hoge kosten van de bestelauto. >> hier kansen voor optimalisering logistiek en kostenbesparing door andere organisatie daarvan.

Het jaarkilometrage voor detailhandelbedrijven met 1 medewerker is ca 25.000 km en voor bedrijven met 2-9 medewerkers ca 23.000 km. Het gemiddelde jaarkilometrage is vooral bij de kleinere bedrijven is relatief laag. Uit de interviews met de kleine bedrijven blijkt dat zij gemiddeld 15.000 tot 20.000 kilometer per jaar rijden. De bestelauto's worden hoofdzakelijk ingezet voor lokaal en regionaal transport. Daarnaast worden de voertuigen veel minder uur per dag gebruikt. Afhankelijk van type detailhandelbedrijf wordt de bestelauto voor 70 tot 90% binnen de bebouwde kom gebruikt.

Trends en kansen

Klanten bestellen meer frequent, waardoor het volume per drop vermindert. Bij de klant is ook geen prikkel om bestellingen te consolideren. Het bestelgedrag van de klant resulteert in meerdere ritten, met kleiner volume. Dit kan ertoe leiden dat partijen in de sector 'handel' overstappen op kleinere wagens, waarbij ook kansen ontstaan voor elektrisch voertuigen.

Voor de kleinere bedrijven binnen de sector lijkt logistieke optimalisatie geen thema. De voertuigen worden hoofdzakelijk ingezet voor het dagelijks vervoer van en naar de vestiging (retail). Deze ritten vinden vaker tijdens de spitsuren plaats en de bestelauto's rijden ook meer binnen bebouwd gebied.

Versillende ontwikkelingen die een rol spelen bij de kleine bedrijven:

- Door ontwikkeling webshop en B2C leveringen neemt outsourcing van transport door MKB toe. Daardoor ontstaan kansen door reductie van transportkosten voor de ondernemer, een reductie van de risico's en de kosten op het personeel / effectievere inzet van het eigen personeel.
- Steden worden steeds minder aantrekkelijk voor het doen van leveringen. Dit door o.a. benodigde vergunningen en hogere parkeerkosten

De bestelauto voor het MKB (detailhandel) biedt flexibiliteit, maar brengt ook relatief hoge bedrijfskosten met zich mee, vooral wanneer men kijkt naar het aantal uren dat een bestelauto per dag wordt ingezet voor logistiek en de planning van de ritten over de dag. Mogelijk wordt de afhankelijkheid van het eigen voertuig kleiner, door de uitbesteding van transport, en worden de lasten juist hoger door toegangsbeperkingen en vergunningen. Voor het kleine bedrijf is juist de afweging tussen benodigde flexibiliteit en bedrijfskosten van het eigen voertuig een uitdaging. Kansen voor het kleinbedrijf liggen dan hoofdzakelijk bij de voertuigkeuze en inzicht in de bedrijfskosten van het voertuig.