



Rapport

Zero-emissievervoer en -logistiek

Onderzoek onder mkb-ondernemers

Colofon

Uitgave

I&O Research
Piet Heinkade 55
1019 GM Amsterdam

Rapportnummer

2022/201

Datum

Augustus 2022

Opdrachtgever

Topsector Logistiek

Auteurs

Bram Wolf
Charlot Stensen

Het overnemen uit deze publicatie is toegestaan, mits de bron duidelijk wordt vermeld.



Inhoudsopgave

1	Samenvatting	4
2	Inleiding	7
2.1	Aanleiding	7
2.2	Onderzoeksvragen	7
2.3	Onderzoeksopzet	8
2.4	Leeswijzer	9
3	Bedrijfskenmerken	10
3.1	In relatie met zero-emissie zones	10
3.2	Financiële kenmerken	11
3.3	Opvattingen ten aanzien van milieu en leefbaarheid	13
3.4	Significante verschillen op basis van bedrijfskenmerken	14
3.4.1	Gebaseerd op clusters van sectoren en bedrijfssector	14
3.4.2	Gebaseerd op geplande zero-emissiezone	16
4	Gebruik van een bedrijfswagen	17
4.1	Kenmerken bedrijfswagen	17
4.2	Gebruik bedrijfswagen	19
4.3	Waardering bedrijfswagen	20
4.4	Significante verschillen op basis van het gebruik van een bedrijfswagen	22
4.4.1	Gebaseerd op clusters van sectoren en bedrijfssector	22
4.4.2	Gebaseerd op geplande zero-emissiezone	23
5	Kennis en houding over zero-emissievervoer en -logistiek	24
5.1	Kennis over zero-emissie	24
5.1.1	Kennis over emissieloos vervoer	24
5.1.2	Kennis over zero-emissie zones	25
5.2	Houding tegenover zero-emissie	27
5.3	Actie op zero-emissie	31
5.3.1	Mogelijk emissieloos bedrijfsvervoer	31
5.3.2	Zero-emissie zones	35
5.4	Significante verschillen op basis van kennis en houding over zero-emissie vervoer en logistiek	39
5.4.1	Gebaseerd op clusters van sectoren en bedrijfssector	39
5.4.2	Gebaseerd op geplande zero-emissiezone	45
6	Communicatievoorkeuren	47
6.1	Informatie over emissieloos vervoer	47
6.2	Informatie over zero-emissie zones	49
6.3	Significante verschillen op basis van communicatievoorkeuren	50
6.3.1	Gebaseerd op clusters van sectoren en bedrijfssector	50
6.3.2	Gebaseerd op geplande zero-emissiezone	50
	Bijlage 1 Kenmerken van de respondent	52
	Bijlage 2 Vragenlijst	55



1 Samenvatting

Van maart tot mei 2022 is onderzoek uitgevoerd onder mkb-ondernemers uit twaalf sectoren naar kennis houding en gedrag rondom zero-emissievervoer en zero-emissiezones. De resultaten van dit kwantitatieve onderzoek geven Topsector Logistiek inzicht in kennis en houding van mkb-ondernemers ten opzichte van zero-emissievervoer en zero-emissiezones. Deze samenvatting beschrijft de belangrijkste resultaten vanuit dit onderzoek.

Kennis over komst en betekenis zero-emissiezones laag

Er zijn op dit moment 31 steden waar een zero-emissiezone (ZE-zone) gepland staat. Uit dit onderzoek blijkt dat zes van de tien mkb-ondernemers te maken krijgen met een ZE-zone. Dat kan zijn omdat ze daar gevestigd en actief zijn (vier van de tien) of niet gevestigd maar wel actief zijn (twee van de tien). Een derde van de ondernemers is goed op de hoogte van de komst en betekenis van deze zones.

Bekendheid over komst en betekenis van zero-emissiezones groter bij mkb-ondernemers die er niet mee te maken krijgen

Een ZE-zone heeft het meest invloed op de bedrijfsactiviteiten als het bedrijf beschikt over een diesel aangedreven bedrijfswagen én gevestigd of actief is in gemeenten waar een ZE-zone komt. Twee van de drie mkb-ondernemers voldoen aan deze voorwaarden en ondervinden als eerste de gevolgen. Dat wil niet zeggen dat zij zich extra verdiept hebben in ZE-zones. Bekendheid over komst en betekenis van een ZE-zone is bij deze ondernemers zelfs lager dan gemiddeld. Een kwart van de ondernemers die gevestigd is in een gemeente waar een ZE-zone gepland staat, zegt te weten wat dit betekent. Voor bedrijven die niet gevestigd, maar wel actief zijn in gemeenten waar een ZE-zone komt, is dit een op de vijf. Gemiddeld over alle ondernemers in het onderzoek is het een derde.

Komst van een zero-emissiezone leidt niet direct tot concrete kortetermijnacties bij ondernemers

Geconfronteerd met de komst van een ZE-zone zeggen twee op de vijf ondernemers geen actie te ondernemen. Meer dan de helft van hen wacht tot er meer duidelijkheid is. Ondernemers die wel iets gaat doen, gaan vooral informatie inwinnen, zich oriënteren op een elektrische bedrijfswagen of deze op termijn aanschaffen. Dit betreft ook twee vijfde van alle ondernemers die te maken krijgen met een ZE-zone. Een op de vijf ondernemers weet nog niet wat hij gaat doen. Ondernemers die milieu en leefbaarheid niet belangrijk vinden, zeggen naar verhouding vaker dan anderen zeker niet in actie te komen. Duidelijk is dat er actief en passief informatie aangeboden moet worden om ondernemers te bereiken.

Informatiebehoefte mkb-ondernemers

Van de gemeente verwachten ondernemers vooral informatie over de begrenzing en ingangsdatum van de ZE-zone. Van de landelijke overheid verwachten ze vooral informatie over mogelijkheden voor financiële ondersteuning. Ondernemers die te maken krijgen met een zero-emissiezone hebben meer behoefte aan informatie dan zij die er niet mee te maken krijgen. Zij verwachten ook eerder dan anderen informatie te krijgen van de gemeente.



Intenties ten aanzien van zero-emissievervoer

Een derde van de ondernemers is van mening dat ze weten wat zero-emissievervoer betekent, ze schatten het eigen kennisniveau in op goed of uitstekend. Drie van de vijf ondernemers hebben weinig tot geen behoefte aan informatie over zero-emissievervoer. Iets meer dan een op de tien zegt wel veel behoefte te hebben aan informatie. Informatie die ondernemers willen ontvangen heeft vooral betrekking op subsidies of fiscale regelingen. Ook wil men informatie over de kosten van de overstap en het aanbod aan bedrijfswagens.

Mogelijke geschikte vormen van emissieloos vervoer

De helft van de ondernemers met een bedrijfswagen vindt het vervangen van de bedrijfswagen(s) door een elektrische variant een geschikte optie voor emissieloos vervoer. Overige mogelijkheden vinden vier van de vijf ondernemers ongeschikt. Daarmee is de vervanging van de diesel bedrijfswagen door een elektrische variant eigenlijk de enige optie die relevant is in de ogen van ondernemers. Deze elektrische bedrijfswagen moet vooral financieel (aanschaf, fiscale regelingen, onderhoudskosten) aantrekkelijker zijn. Bedrijfsmatige en financiële aspecten zijn belangrijkere redenen om een elektrische bedrijfswagen aan te schaffen dan maatschappelijke aspecten als duurzaamheid en het verbeteren van het imago van het bedrijf. Iets wat ook al bleek uit de informatiebehoefte van ondernemers.

Maatschappelijk belang en bedrijfsuitvoering brengen ondernemers in een spagaat

Kijkend naar het maatschappelijk belang staat de helft van de ondernemers positief tegenover de komst van een ZE-zone. Diezelfde zone beoordeelt de helft van de ondernemers als negatief wanneer het gaat om het uitvoeren van de eigen bedrijfsactiviteiten. Dit komt voornamelijk omdat het de bereikbaarheid van de werklocaties niet ten goede komt.

Gebruik en tevredenheid over huidige bedrijfswagen

Ondernemers zijn nagenoeg allemaal tevreden over de huidige bedrijfswagen. Vier van de vijf vinden hem ook heel belangrijk voor de bedrijfsvoering. Een kwart van de ondernemers gebruikt de bedrijfswagen vooral om zelf naar werklocaties en klanten te rijden. Minder dan een kwart vooral om materiaal te vervoeren naar werklocaties en een vijfde vooral om leveringen te voldoen aan klanten of service te verlenen.

Van alle bedrijfswagens is 95 procent diesel aangedreven. De bedrijfswagen is gemiddeld 6 jaar oud en de meest gebruikte variant heeft een laadgewicht tot 3.500 kg. De helft van de ondernemers rijdt minder dan 50 kilometer per dag en een vijfde van de ondernemers rijdt doorgaans minder dan 100 kilometer per dag met de bedrijfswagen. Na werktijd wordt de bedrijfswagen vaker thuis dan bij de vestiging geparkeerd.

Verschillen tussen clusters en bedrijfssectoren

Tussen de twaalf mkb-sectoren zijn vooral overeenkomsten te zien in het gebruik van een bedrijfswagen, opvattingen over milieu en duurzame bedrijfsvoering. Om verschillen te kunnen analyseren zijn deze twaalf bedrijfssectoren samengevoegd tot drie clusters (Detailhandel, Bouw en Horeca). Door deze clustering van bedrijven worden enkele verschillen zichtbaar die gebruikt kunnen worden in het vormgeven van verschillende narratieven.

Bedrijven uit de clusters detailhandel en horeca kunnen makkelijker zonder bedrijfswagen dan die uit het cluster bouw. De benodigde materialen worden veelal geleverd door leveranciers.

Voor ondernemers uit de bouw geldt dit niet, zij rijden ook vaker een grotere bedrijfswagen waarbij trekkracht een belangrijk gegeven is.

Ondernemers uit de bouw geven meer dan ondernemers uit de andere twee clusters aan dat ze klanten niet kunnen bereiken door de komst van zero-emissiezones. De zero-emissievervoer mogelijkheden worden door ondernemers uit de bouw veel meer als ongeschikt geclassificeerd dan ondernemers uit de andere twee clusters. Zij gaan ook eerder dan ondernemers uit de detailhandel niets doen, nu ze weten dat ze met een zero-emissiezone te maken krijgen. Of dat is omdat ze geen alternatief zien voor hun huidige bedrijfsvervoer is niet helemaal duidelijk. Wel zeggen ze meer dan bedrijven uit de andere clusters dat ze zich gaan richten op klanten buiten de toekomstige zero-emissiezones.

Opvallend bij dit alles is dat bouwondernemers wel aangeven dat duurzaamheid en milieubewustzijn een grote rol spelen in de bedrijfsvoering.

Tot slot zien we dat vooral horecaondernemers informatie verwachten van hun branchevereniging. Bij de bouw en de detailhandel is dit minder het geval.

2 Inleiding

2.1 Aanleiding

Stadslogistiek (vervoer binnen en naar de stad) is cruciaal voor de economische vitaliteit en de aantrekkelijkheid van steden. De vraag naar deze distributie van goederen en diensten wordt steeds groter. Dat leidt weer tot een groeiende vraag naar transport. Bestelauto's vormen inmiddels zo'n 10 procent van het totale wagenpark in Nederland.¹ 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.²

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 ZES aangesloten. Met het Klimaatakkoord uit 2019 hebben de doelstellingen van de Green Deal ZES een nieuwe impuls gekregen. De ambitie is dat Nederland in 2025 50.000 emissieloze bestelauto's telt. Daarvoor zijn concrete maatregelen afgesproken, o.a. het instellen van ZE-zones voor vrachtwagens en bestelauto's in 30 tot 40 grotere gemeenten vanaf 2025. Momenteel zijn er 31 gemeenten waar een ZE-zone is aangekondigd. De afspraken 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 bestelauto's in bezit en gebruik zijn bij het mkb. Voor mkb-ondernemers betekent de komst van een ZE-zone in de praktijk dat ze met een fossiel aangedreven bestelauto het stadscentrum en omringende wijken niet meer binnen mogen. Het doel van dit onderzoek is inzicht in kennis, houding en gedrag onder mkb-ondernemers verkrijgen. Het onderwerp betreft zero-emissie vervoer en -logistiek en ZE-zones.

2.2 Onderzoeksvragen

Het onderzoek richt zich op de doelgroep mkb-ondernemers in twaalf mkb-sectoren die werken voor particuliere klanten of voor organisaties in de sector overheid en non-profit. Meer specifiek gaat het om bedrijven met maximaal 15 medewerkers. De verwachting is dat vooral bedrijven uit de geselecteerde sectoren te maken krijgen met ZE-vervoer en ZE-zones. De hoofdvraag van het onderzoek is:

Hoe staat het met kennis, perceptie, houding en gedragsgeneigdheid t.a.v. zero-emissie vervoer en -logistiek onder 12 mkb-sectoren die bestelbussen en -auto's inzetten? In hoeverre speelt het instellen van zero-emissiezones een rol bij toekomstige bedrijfsplannen?

¹ 1.1 Ontwikkeling van het autopark – Mobiliteit in Cijfers Auto 2021 (bovagrai.info)

² CE Delft 'Gebruikers en inzet van bestelauto's in Nederland' 2017 en Hogeschool van Amsterdam 'Gas op elektrisch' 2020

Deze is nader uit te werken in de volgende ondersteunende onderzoeksvragen:

- Hoe staat het met kennis, perceptie, houding en gedragsgeneigdheid t.a.v. zero-emissie vervoer en -logistiek onder de 12 mkb-sectoren?
- Welke factoren (zoals type onderneming, omgeving, ondernemerskenmerken) zijn hierbij relevant?
- Welke knelpunten ervaart men en welke narratieven kunnen de gedragsgeneigdheid positief ondersteunen?
- Welke bijdrage levert het instellen van zero-emissiezones aan de geneigdheid van mkb-ondernemers om over te stappen op zero-emissie vervoer en -logistiek?
- Welke aanknopingspunten voor een communicatiestrategie richting de 12 mkb-sectoren volgen er uit de uitkomsten van dit onderzoek?

2.3 Onderzoeksopzet

Om antwoord te krijgen op de onderzoeksvragen richtte het onderzoek middels vragenlijsten op het verkrijgen van kwantitatieve data. De doelgroep bestond oorspronkelijk uit 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.

Tijdens de voorbereiding is besloten ook mkb-ondernemers die geen bedrijfseigen bestelauto bezitten enkele vragen te stellen. Uit het I&O Research Panel, het I&O Research Ondernemerspanel en het LISA-databestand met bedrijfsvestigingen is een steekproef getrokken. Ondernemers uit de eerste twee bronnen ontvingen een e-mail met een link naar een online vragenlijst. Ook hebben zij na een week een herinnering ontvangen. Ondernemers uit de laatste bron ontvingen per post een uitnodigingsbrief om deel te nemen aan het onderzoek. In de uitnodigingsbrief stond een persoonlijke link en een QR-code naar de online vragenlijst.

Omdat de vragenlijstlengte langer was dan tien minuten is besloten niet alle vragen te stellen aan alle respondenten. De lengte van de vragenlijst hangt negatief samen met de neiging van respondenten alle vragen te beantwoorden. Zeker in de doelgroep van ondernemers is het belangrijk een korte vragenlijst te gebruiken. De respons onder ondernemers neemt snel af naarmate de vragenlijst langer duurt. Respondenten zijn op basis van geografische- en bedrijfskenmerken ingedeeld in een drietal respondentgroepen. Iedere groep heeft een (deel van) de vragenlijst beantwoord.

We streefden naar een totale respons van 3.600 respondenten (300 per mkb-sector). Na de eerste veldwerkperiode (die liep van 18 maart tot 14 april) was de totale respons $n=1.071$. In overleg met de opdrachtgever is besloten een herinneringsbrief te sturen naar ondernemers die nog niet gereageerd hadden. Deze tweede veldwerkperiode liep van 10 tot 23 mei. De uiteindelijke respons was $n=1.661$. Vier procent van alle respons betrof bedrijven die groter waren dan 15 medewerkers, deze bedrijven zijn behouden voor de analyse. De responsverdeling is te vinden in bijlage 1.

In eerste instantie is gekeken naar de mogelijkheid om uitspraken te doen over de twaalf verschillende mkb-sectoren. Door de achterblijvende respons en de onevenredige verdeling per sector bleek dit niet altijd mogelijk. In overleg met de opdrachtgever is besloten om een andere logische verdeling te maken van sectoren. Met deze verdeling is gekeken of er op een hoger niveau wel verschillen zijn.

In deze rapportage wordt daarom gesproken over drie clusters van sectoren. Dit betreft detailhandel, bouw en horeca. De samenvoeging van sectoren tot clusters is weergegeven in bijlage 1.

2.4 Leeswijzer

Dit hoofdstuk beschrijft de aanleiding en het verloop van dit onderzoek. De volgende hoofdstukken omschrijven de uitkomsten van de onderzoeksbevindingen. Hoofdstuk 3 behandelt de kenmerken van de bedrijven en in welke mate ze te maken krijgen met zero-emissiezones. Hoofdstuk 4 gaat verder in op de kenmerken van de bedrijfswagens van mkb-ondernemers. In hoofdstuk 5 wordt behandeld in welke mate men bekend is met emissieloos vervoer en de ZE-zones. Tot slot staat hoofdstuk 6 stil bij communicatievoorkeuren. Welke informatie willen ondernemers ontvangen en van wie verwachten ze die informatie te krijgen. Aanwezige significante verschillen tussen sectoren of clusters van sectoren en gevestigd en actief in een ZE-zone worden per hoofdstuk in een aparte paragraaf behandeld.

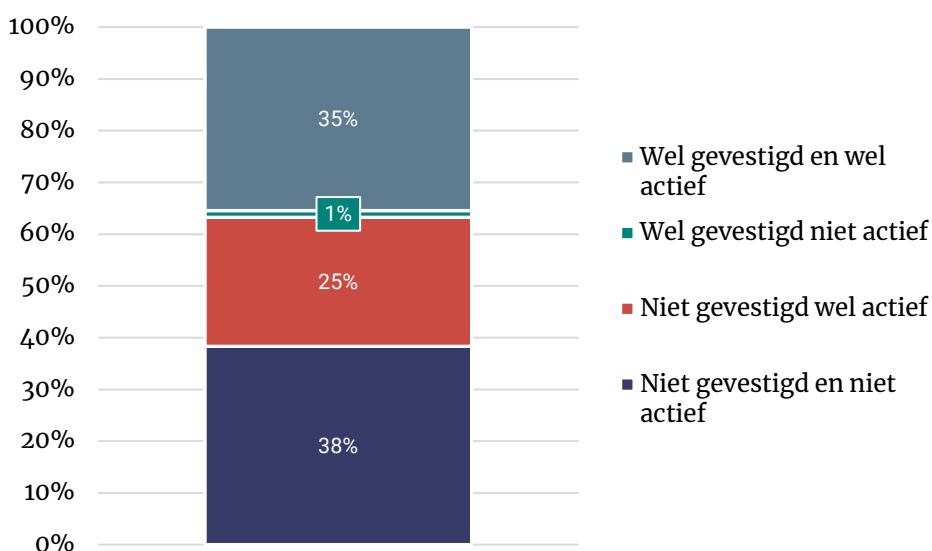
3 Bedrijfskenmerken

Dit hoofdstuk gaat over bedrijfskenmerken als omvang, de invloed van de coronacrisis en of mkb-ondernemers duurzaam of maatschappelijk bewust zijn. Eerst wordt gepresenteerd hoeveel ondernemers te maken krijgen met een ZE-zone. Dit is van belang om het effect van de ZE-zones op het mkb te duiden. Relevante significante verschillen tussen de sectoren benoemen we bij de grafieken.

3.1 In relatie met zero-emissiezones

Een meerderheid van de mkb-ondernemers (61%) komt in de toekomst in aanraking met een ZE-zone (Figuur 3.1). Een op de drie ondernemers (35%) is gevestigd en actief in een gemeente waar een zone komt. Een kwart (25%) is er niet gevestigd, maar is in de bedrijfsvoering wel actief in een gemeente waar een zone komt. Vier op de tien ondernemers (39%) krijgen niet te maken met ZE-zones.

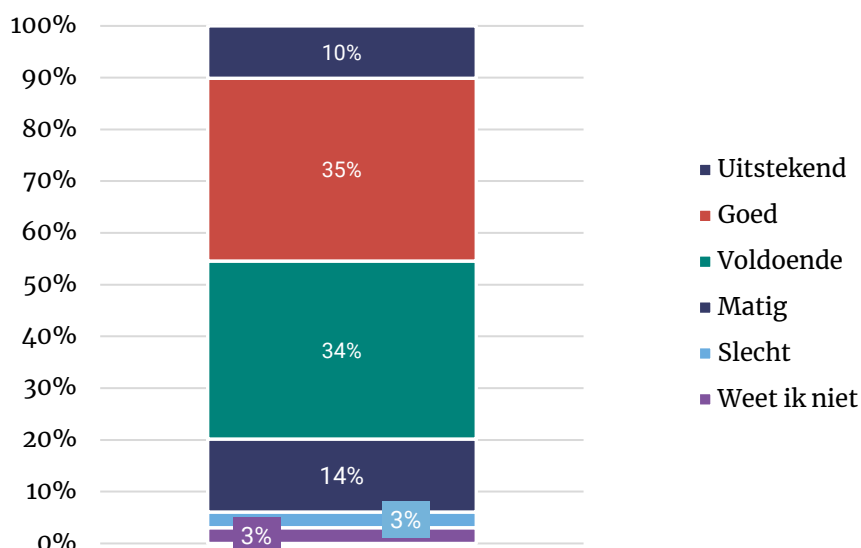
Figuur 3.1 – Gevestigd of actief in een gemeente waar een zero-emissiezone komt. $n=1.661$



3.2 Financiële kenmerken

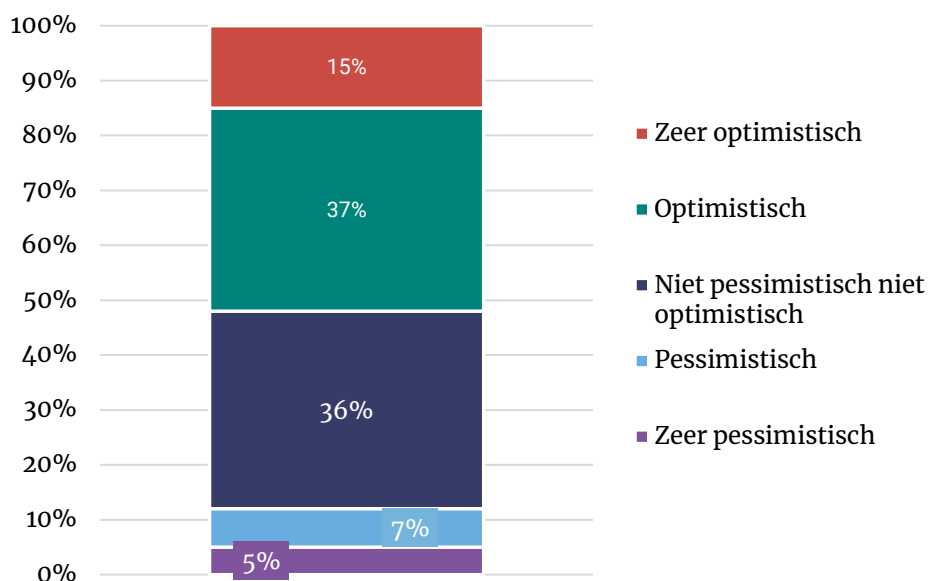
Vier op de vijf mkb-ondernemers (79%) waarderen hun huidige financiële positie met minimaal een voldoende (Figuur 3.2). Een op de tien (10%) zegt dat de huidige positie uitstekend is. Minder ondernemers zeggen dat het financieel niet goed gaat met het bedrijf: 3 procent kenmerkt de financiële positie als slecht en 15 procent als matig. Er zijn geen significante verschillen tussen sectoren.

Figuur 3.2 – Hoe zou u de huidige financiële positie van uw bedrijf kenmerken? $n = 1.661$



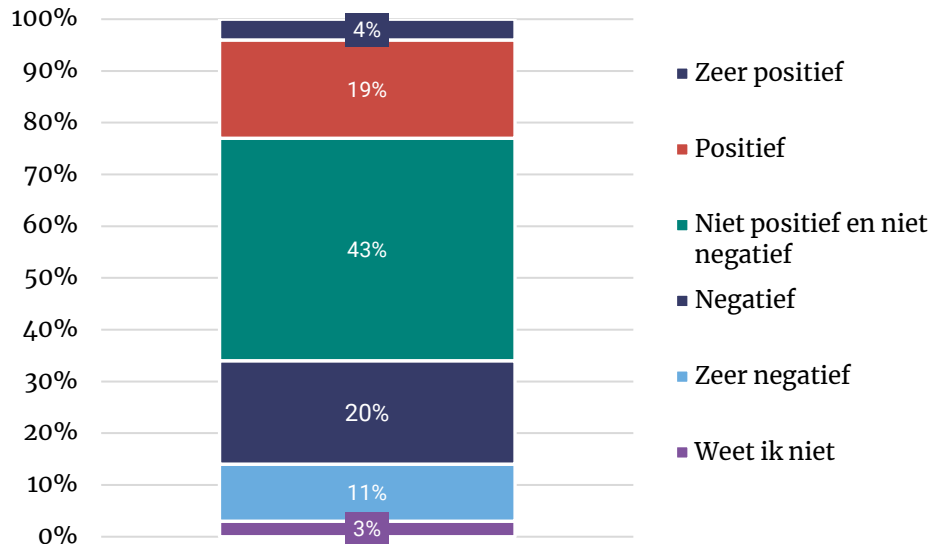
De helft van de ondernemers schat de financiële positie voor de komende vijf jaar positief in (Figuur 3.3). Hierbij ziet 15 procent de toekomst zeer optimistisch in. Ongeveer een derde van de ondernemers schat de financiële positie niet optimistisch maar ook niet pessimistisch in. Dertien procent kijkt (zeer) pessimistisch naar de nabije toekomst.

Figuur 3.3 – Hoe is uw verwachting over de financiële positie voor de komende 5 jaar? $n = 1.372$



De coronacrisis heeft bij de meerderheid van de bedrijven (43%) geen uitgesproken positieve of negatieve invloed op het rendement gehad (Figuur 3.4). De groep ondernemers waarvan het rendement van het bedrijf negatief is beïnvloed door corona, is groter dan de groep waarbij het positief was.

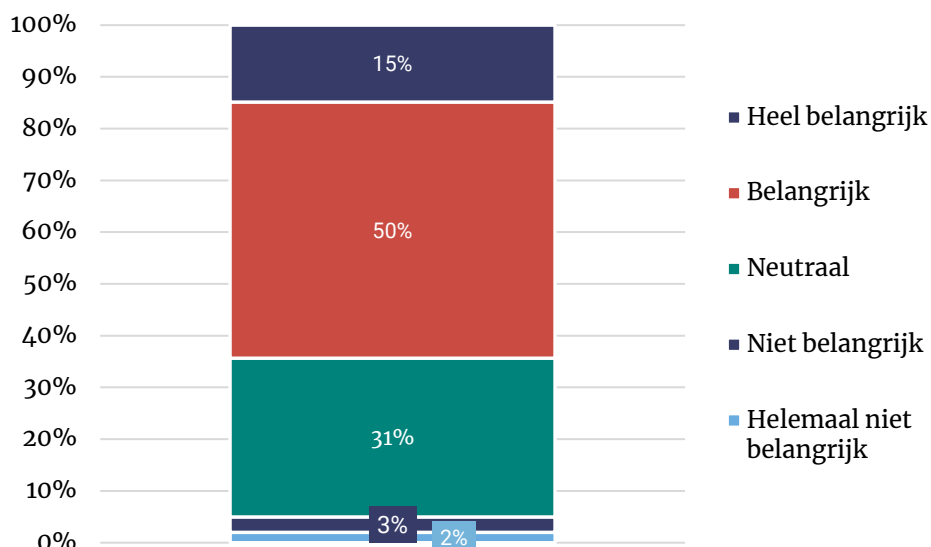
Figuur 3.4 – Hoe heeft de coronasituatie het rendement van uw bedrijf beïnvloed? $n = 1.661$



3.3 Opvattingen ten aanzien van milieu en leefbaarheid

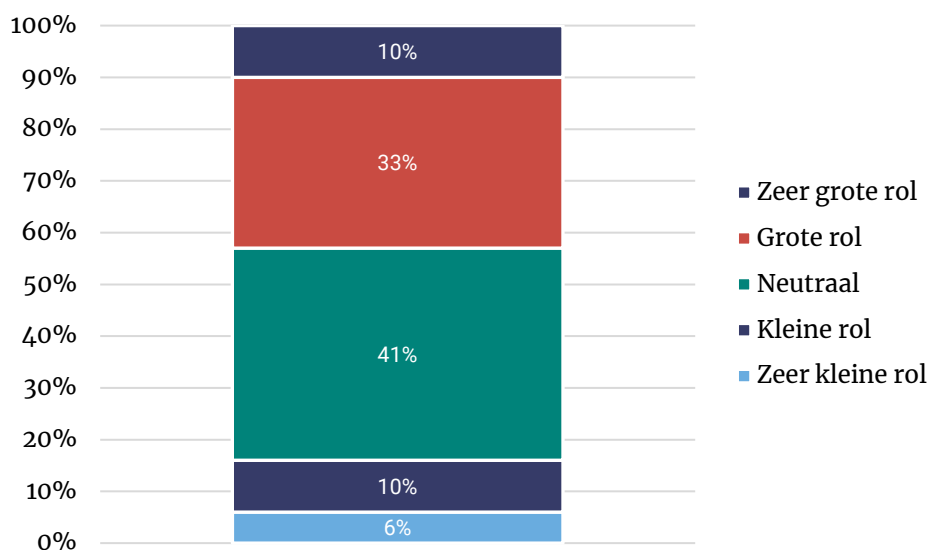
Twee van de drie ondernemers vinden het (heel) belangrijk om als ondernemer een bijdrage te leveren aan de verbetering van milieu en leefbaarheid (Figuur 3.5). Een op de twintig (5%) vindt dit (helemaal) niet belangrijk. De sector waartoe een ondernemer behoort, speelt hierbij geen rol.

Figuur 3.5 – Hoe belangrijk vindt u het dat u als ondernemer een bijdrage levert aan verbetering van milieu en leefbaarheid? $n = 1.661$



Een op de tien mkb-ondernemers (10%) zegt dat duurzaamheid en milieubewustzijn een zeer grote rol spelen bij de huidige bedrijfsvoering (Figuur 3.6). Een op de drie (33%) zegt dat dit een grote rol speelt. De grootste groep ondernemers staat neutraal tegenover de rol die duurzaamheid en milieubewustzijn spelen bij de huidige uitvoering van de bedrijfsactiviteiten. Bij 16 procent van de ondernemers speelt milieubewustzijn een (zeer) kleine rol.

Figuur 3.6 – In welke mate spelen duurzaamheid en milieubewustzijn een rol bij de huidige uitvoering van uw bedrijfsactiviteiten? $n = 1.661$



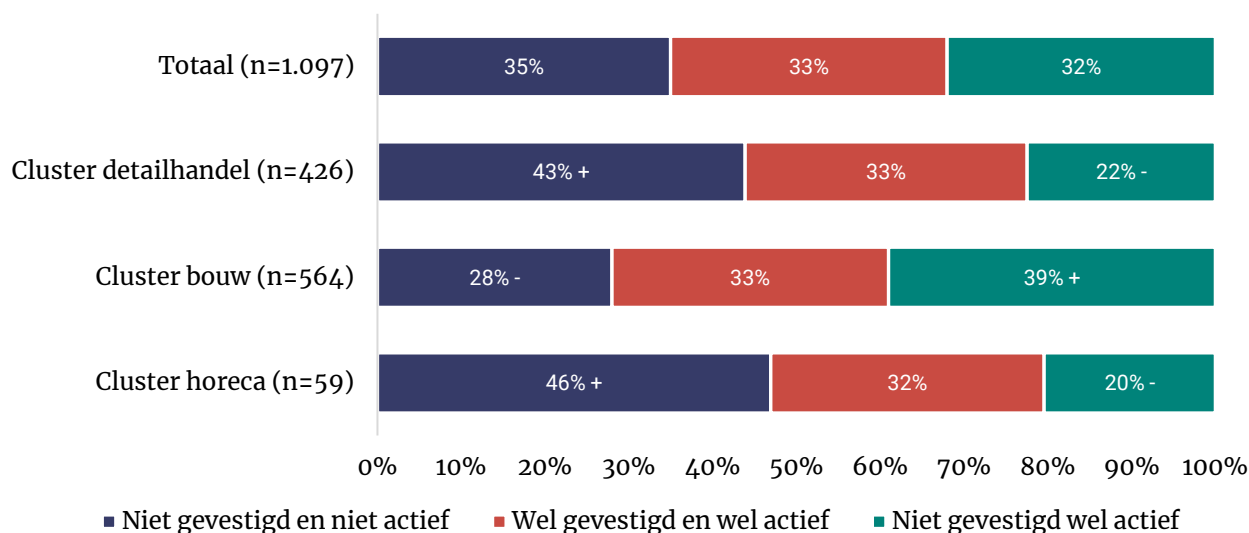
Duurzaamheid en milieubewustzijn zijn bij de huidige bedrijfsvoering wel (heel)belangrijk (65%). Ze zijn echter niet zo belangrijk dat ze een zeer grote rol spelen (43%). Beide vragen zijn gesteld aan het eind van het onderzoek. Als ondernemers beïnvloed zijn door de vragenlijst, gaat dat op voor zowel het belang als de rol.

3.4 Significante verschillen op basis van bedrijfskenmerken

De twee variabelen waarop de uitsplitsingen zijn gemaakt, zijn ook met elkaar gekruist (Figuur 3.7). Dit is belangrijk omdat het iets zegt over de mate van samenhang tussen de clusters van sectoren en de mate waarin zij te maken krijgen met een zero-emissiezone. Bedrijven uit het cluster bouw zijn vaker (39%) dan de andere twee clusters (detailhandel 22%, horeca 20%) niet gevestigd, maar wel actief in gemeenten waar een zero-emissiezone komt.

De verschillen tussen clusters zijn aangegeven met een '+' bij een positief significant verschil en een '-' bij een significant negatief verschil.

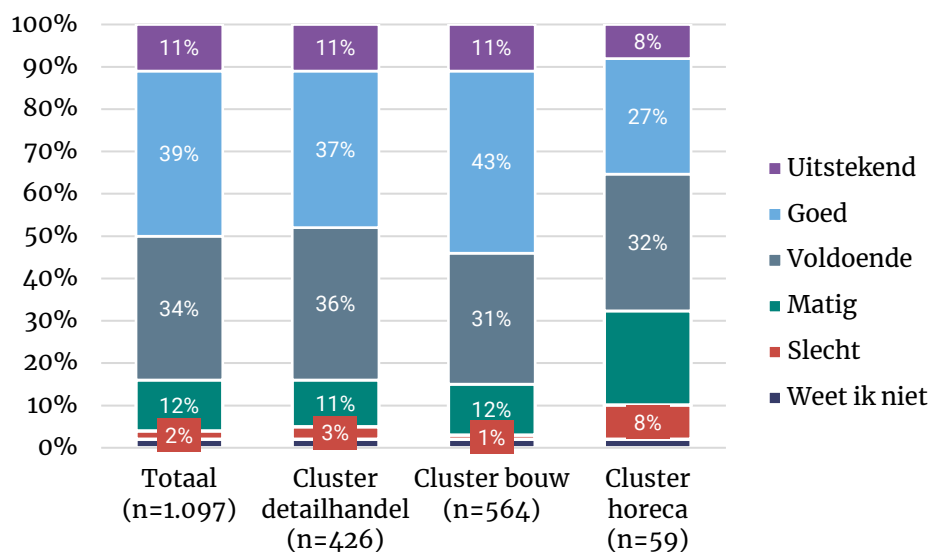
Figuur 3.7 – Waar bent u gevestigd versus met in welke sector bent u actief? $n = 1.089$



3.4.1 Gebaseerd op clusters van sectoren en bedrijfssector

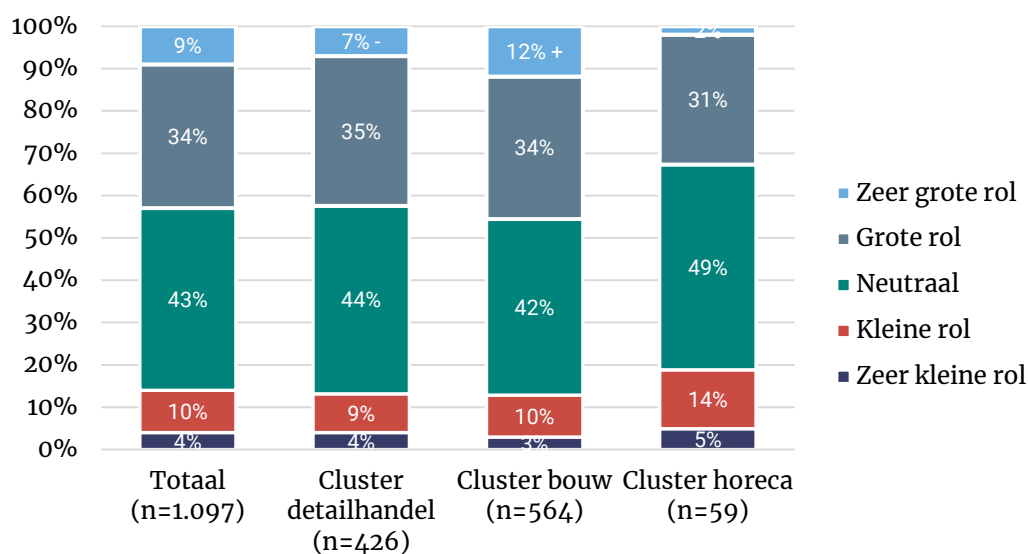
Horecaondernemers schatten hun financiële positie vaker matig in dan hun collega's uit de detailhandel (Figuur 3.8) en vaker slecht in dan ondernemers uit de bouw. De aanname is dat dit een effect is van de coronapandemie.

Figuur 3.8 – Hoe zou u de huidige financiële positie van uw bedrijf kenschetsen? n = 1.097



Duurzaamheid en milieubewustzijn spelen vaker een zeer grote rol bij ondernemers uit de bouw (12%) dan bij ondernemers uit de detailhandel (7%) (Figuur 3.9).

Figuur 3.9 – In welke mate spelen duurzaamheid en milieubewustzijn een rol bij de huidige uitvoering van uw bedrijfsactiviteiten? n = 1.097

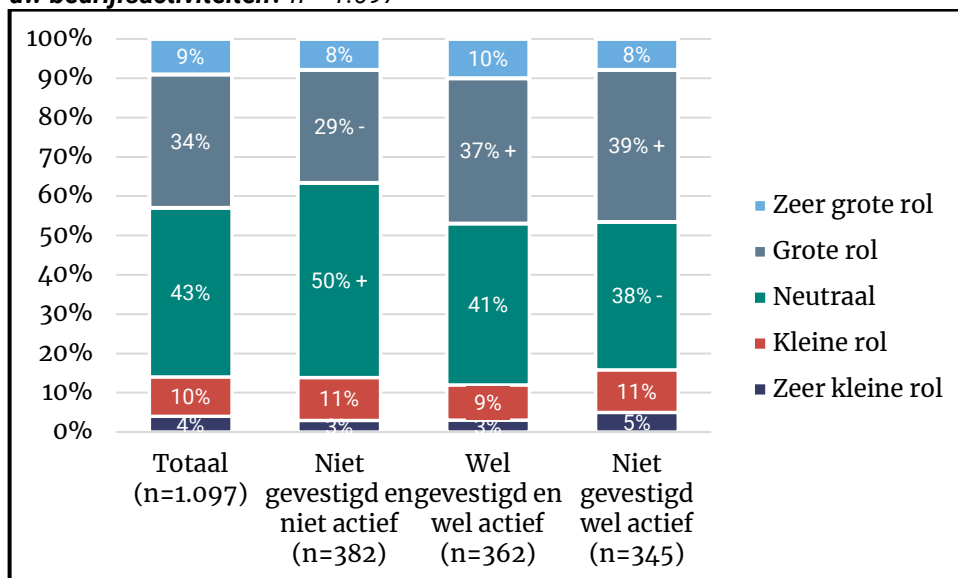


Hoveniers en groenvoorzieners zeggen vaker (20%) dat duurzaamheid en milieubewustzijn een zeer grote rol spelen bij de bedrijfsvoering dan horeca (8%), kleding en schoenenwinkels (8%) en servicebedrijven (6%).

3.4.2 Gebaseerd op geplande zero-emissiezone

Ook de locatie van het bedrijf speelt een rol. Ruim een derde van de bedrijven die actief zijn in een gemeente waar een ZE-zone komt zeggen dat duurzaamheid en milieubewustzijn een grote rol spelen. Bij bedrijven die daar niet actief zijn is dit een op de drie.

Figuur 3.10 – In welke mate spelen duurzaamheid en milieubewustzijn een rol bij de huidige uitvoering van uw bedrijfsactiviteiten? n = 1.097



In Figuur 3.10 kan sprake zijn van een schijnverband. Deze vraag is aan het eind van het onderzoek gesteld. Bedrijven die te maken krijgen met een zero-emissiezone, hebben veel vragen over de gevolgen van deze zone voor hun bedrijf beantwoord. Deze vragen zijn niet gesteld aan bedrijven die niet te maken krijgen met een zero-emissiezone. Het gevolg kan zijn dat ze zich minder bewust zijn van ZE-vervoer en ZE-zones.

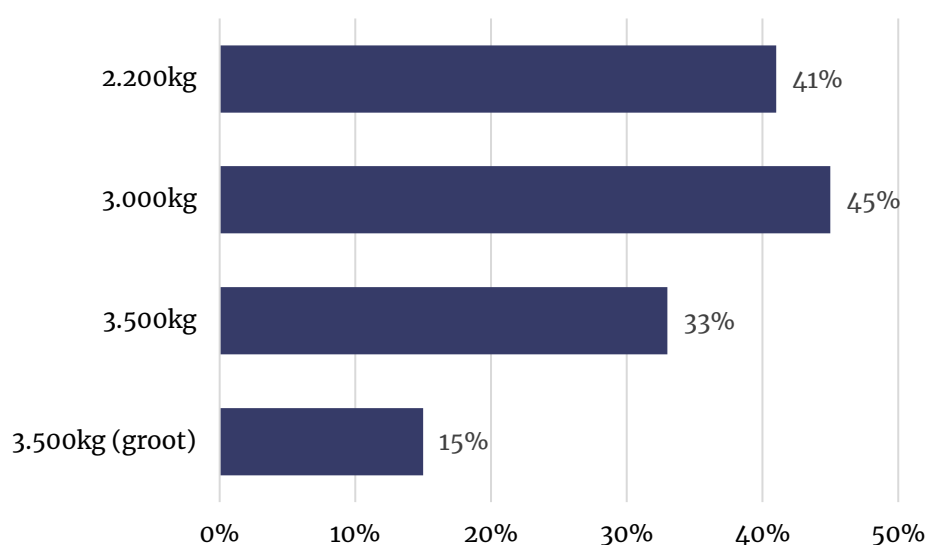
4 Gebruik van een bedrijfswagen

Dit hoofdstuk heeft de kenmerken van de bedrijfswagens van mkb-ondernemers als onderwerp. Kenmerken als type bedrijfswagen, het gebruik van de bedrijfswagen en de waardering van de bedrijfswagen komen aan bod.

4.1 Kenmerken bedrijfswagen

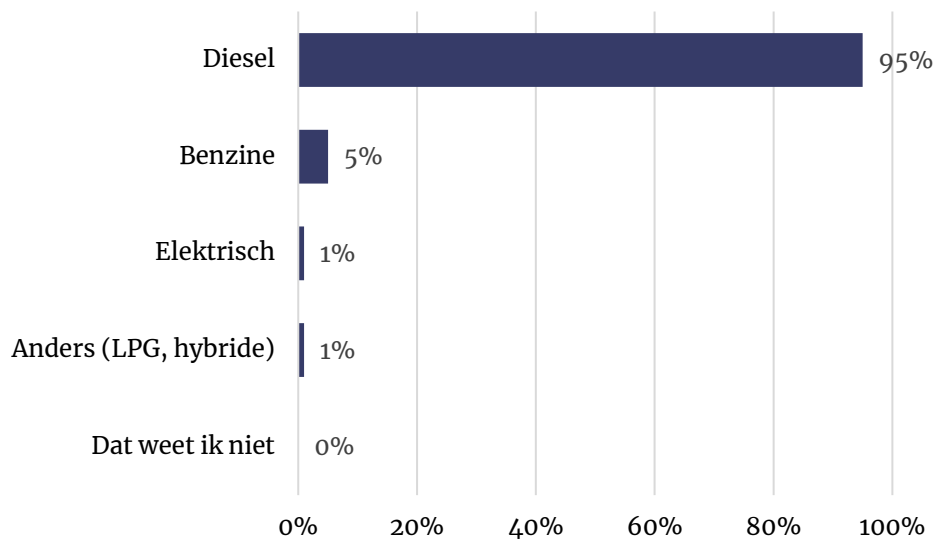
De meest gebruikte bedrijfswagen onder mkb-ondernemers is de bedrijfswagen met het maximum toegestane gewicht van 3.000 kilo (zie Figuur 4.1). Ongeveer de helft van de mkb-ondernemers heeft deze bedrijfswagen, al is de bedrijfswagen met een maximumgewicht van 2.200 kilo bijna even populair (41% van de eigenaren heeft deze).

Figuur 4.1 – Gebruikt u op dit moment voor de uitvoering van uw bedrijfsactiviteiten één of meerdere van deze type bedrijfswagens? (meerdere antwoorden mogelijk) $n = 1.097$



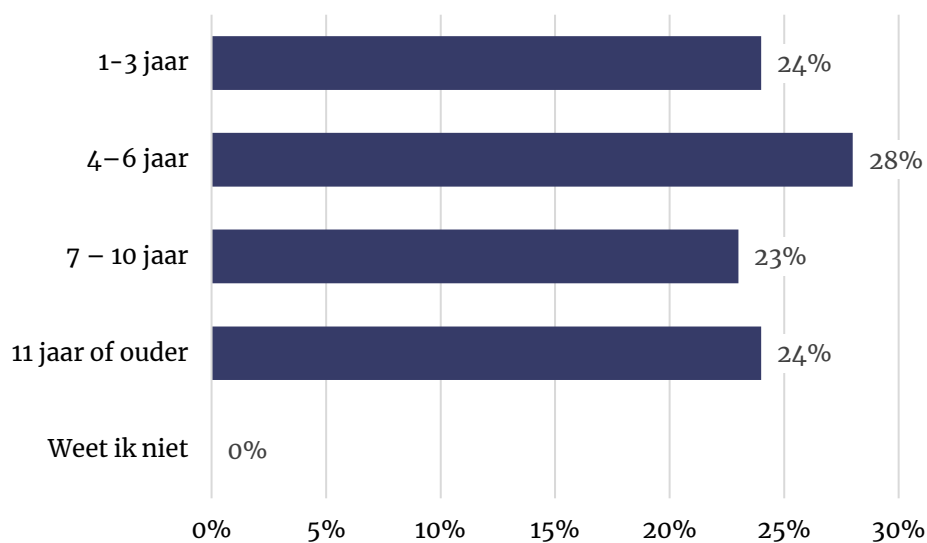
Vrijwel alle bedrijfswagens worden aangedreven door een diesel verbrandingsmotor (95%) (Figuur 4.2). De bedrijfswagens die niet op diesel rijden, rijden meestal op benzine (5%). Eén procent rijdt volledig elektrisch. Zij die elektrisch rijden zeggen veelal dat ze dit doen voor de milieubewuste uitstraling van het bedrijf. De meest genoemde redenen daarna zijn dat een elektrische bedrijfswagen goedkoper is in gebruik of dat men voorop wil lopen met duurzaam en maatschappelijk verantwoord ondernemen.

Figuur 4.2 – Welk type aandrijving heeft/hebben uw bedrijfswagen(s)?
(meerdere antwoorden mogelijk) $n = 1.095$



Bedrijfswagens in Nederland hebben verschillende leeftijden (Figuur 4.3). Een kwart van de mkb-ondernemers (24%) heeft een bedrijfswagen die niet ouder is dan drie jaar. Eenzelfde groep heeft een bedrijfswagen die ouder is dan elf jaar. Geen enkele ondernemer weet niet hoe oud de meest gebruikte bedrijfswagen is. Er zijn geen verschillen tussen sectoren.

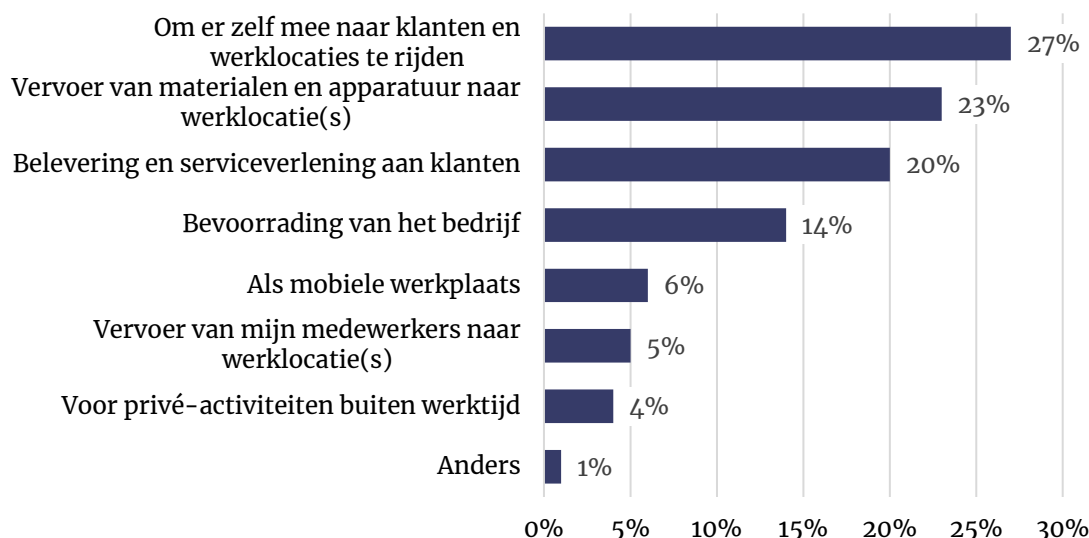
Figuur 4.3 – Hoe oud is de bedrijfswagen die u het meest gebruikt? $n = 346$



4.2 Gebruik bedrijfswagen

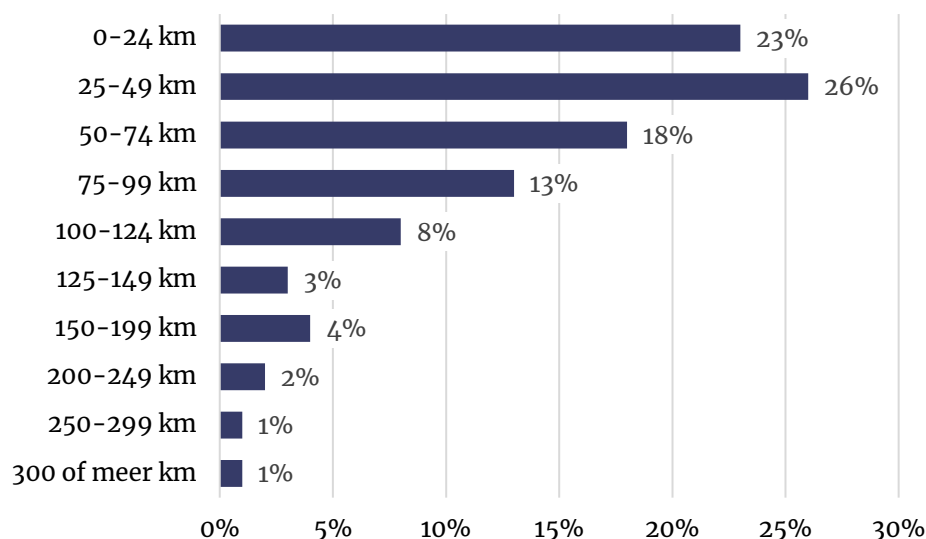
Mkb-ondernemers gebruiken de bedrijfswagen het meest om er mee naar klanten en werklocaties te rijden (Figuur 4.4). Een kwart van de ondernemers doet dit (27%). Dat geldt ook voor het vervoer van materialen naar werklocaties (23%). Een op vijf gebruikt de bedrijfswagen het meest voor belevering en serviceverlening aan klanten (20%). Ondernemers uit de sector kleding en schoenen en de horecasector gebruiken vaker de bedrijfswagen voor bevoorrading van het bedrijf dan ondernemers uit veel andere sectoren zoals hoveniers en groenvoorzieners en installatietechniek.

Figuur 4.4 – Waarvoor gebruikt u uw bedrijfswagen het meest? n = 1.097



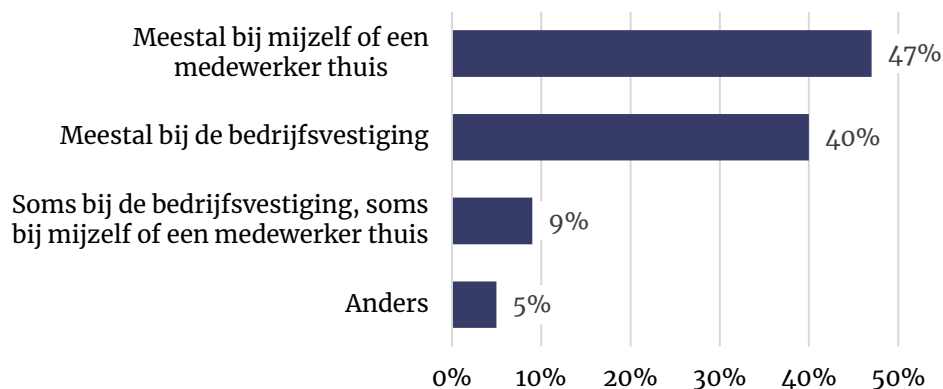
De bedrijfswagen rijdt op een gemiddelde werkdag niet vaak lange afstanden (Figuur 4.5). De helft van de mkb-ondernemers (49%) rijdt minder dan 50 kilometer per dag en ongeveer een derde (31%) rijdt tussen de 50 en 100 kilometer per dag. Een op de vijf ondernemers (19%) rijdt meer dan 100 kilometer per dag. Een kleine groep (4%) rijdt 200 kilometer per dag of meer.

Figuur 4.5 – Hoeveel kilometer rijdt u doorgaans op een gemiddelde werkdag? n = 1.097



Bijna de helft van de ondernemers (47%) parkeert de bedrijfswagen na sluitingstijd thuis, of een andere medewerker van het bedrijf doet dat (Figuur 4.6). Twee op de vijf (40%) laten de wagen bij het bedrijf staan en een op de tien (9%) wisselt dit af.

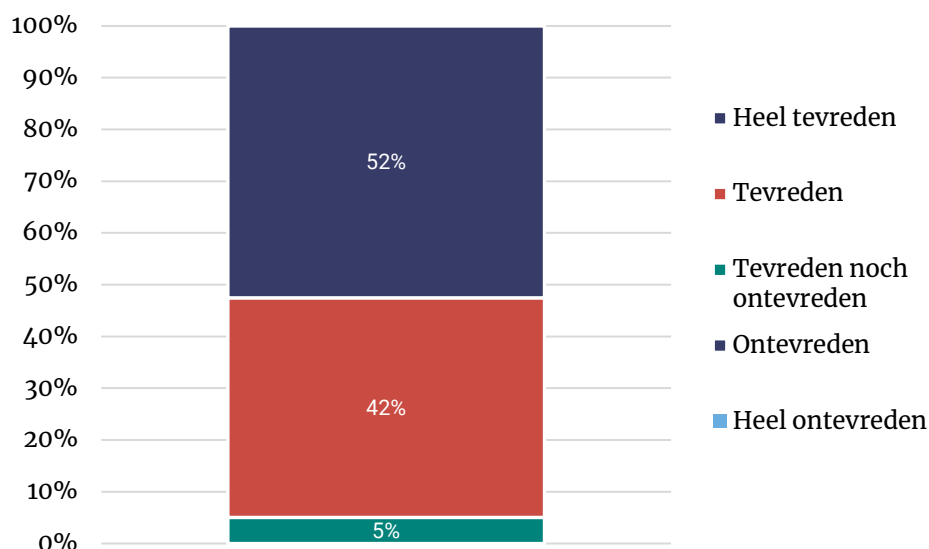
Figuur 4.6 – Waar wordt de bedrijfswagen na sluitings- of na werktijd geparkeerd? *n* = 346



4.3 Waardering bedrijfswagen

Nagenoeg alle mkb-ondernemers zijn tevreden over de meest gebruikte bedrijfswagen (Figuur 4.7). Vier op de tien ondernemers zijn tevreden over de bedrijfswagen (42%) en de helft is heel tevreden (52%). Een op de twintig (5%) is niet tevreden, maar ook niet ontevreden. Geen van de ondernemers is ontevreden over de huidige bedrijfswagen.

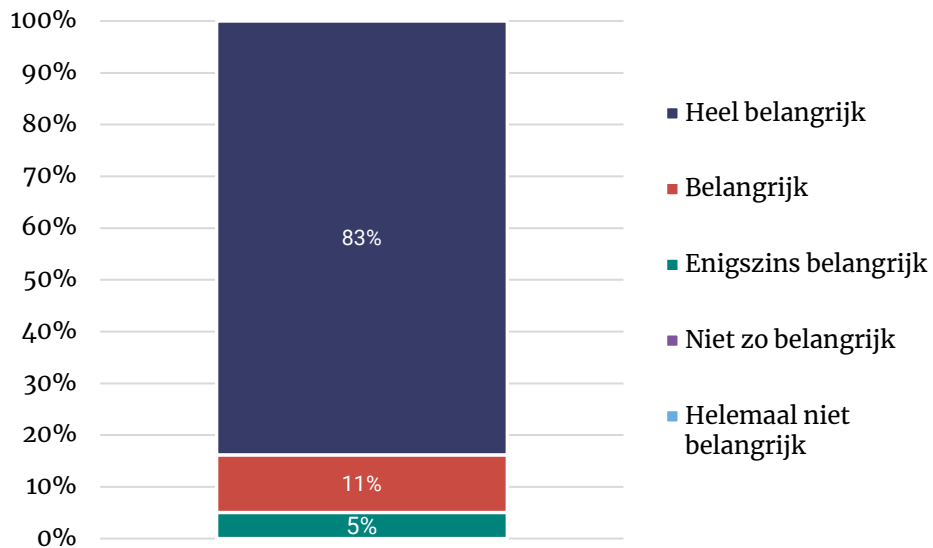
Figuur 4.7 – Hoe tevreden bent u over uw meest gebruikte bedrijfswagen? *n* = 346



Ondernemers zien als belangrijkste pluspunt van de bedrijfswagen vaak de betrouwbaarheid of de mogelijkheid om veel te vervoeren in de bedrijfswagen. De steeds duurder wordende dieselprijs wordt vaak gezien als een minpunt van de bedrijfswagen.

Geen enkele mkb-ondernemer zegt dat de beschikbaarheid van eigen bedrijfsvervoer onbelangrijk is voor de bedrijfsvoering (Figuur 4.8). Vier op de vijf ondernemers (83%) zeggen dat het heel belangrijk is.

Figuur 4.8 – Hoe belangrijk vindt u beschikbaarheid van eigen bedrijfsvervoer voor de bedrijfsvoering? $n = 1.097$

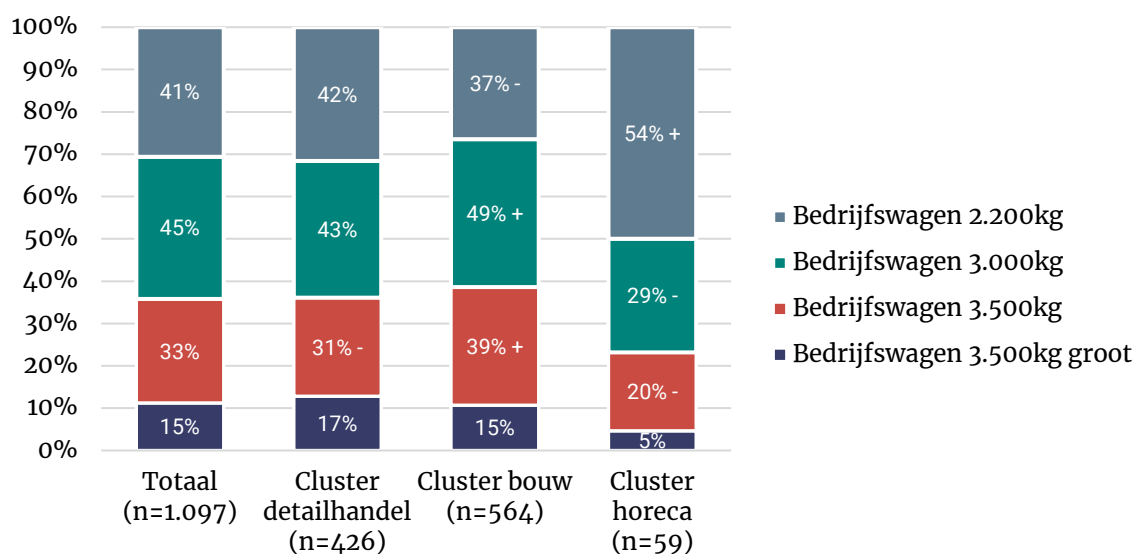


4.4 Significante verschillen op basis van het gebruik van een bedrijfswagen

4.4.1 Gebaseerd op clusters van sectoren en bedrijfssector

Voorals ondernemers uit de bouw rijden grote bedrijfswagens. Ondernemers uit de horeca hebben vaker (54%) een bedrijfswagen tot 2.200 kg dan bedrijven uit het cluster bouw (37%). Ondernemers uit de bouw hebben vaker (49%) dan ondernemers uit de horeca (29%) een bedrijfswagen tot 3.000 kg. Ook hebben zij vaker (39%) dan detailhandel- en horecaondernemers een bedrijfswagen tot 3.500 kg.

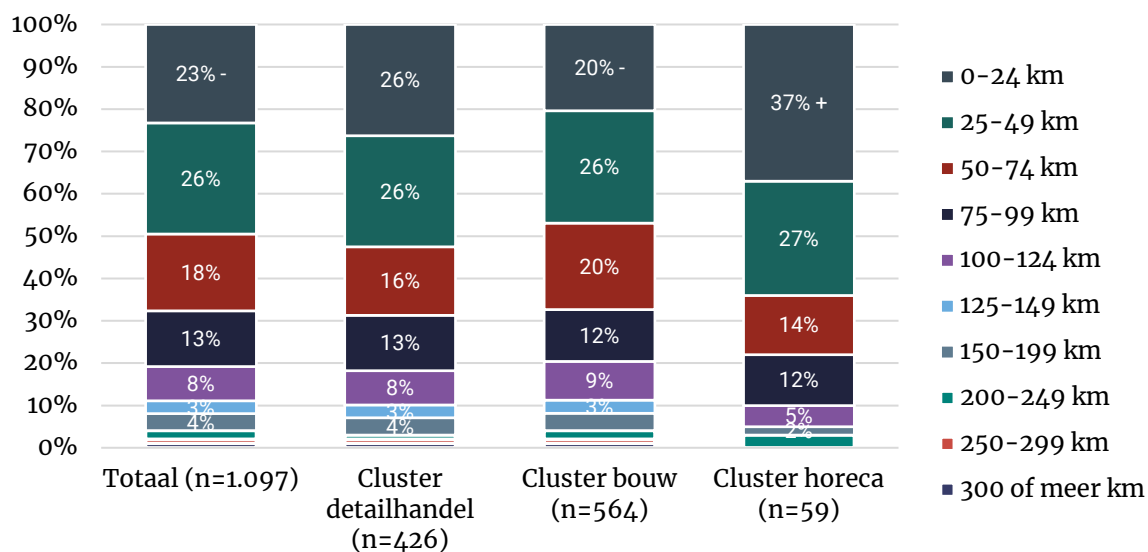
Figuur 4.9 – Gebruikt u op dit moment voor de uitvoering van uw bedrijfsactiviteiten één of meerdere van deze type bedrijfswagens? (meerdere antwoorden mogelijk) $n = 1.097$



Er zijn ook ondernemers zonder eigen bedrijfswagen. Dit komt vooral voor in de sectoren kleding en schoenen en de horecasector. Zij geven aan dat postbedrijven of andere leveranciers zoals een horecagroothandel de goederen afleveren. De noodzaak voor een eigen bedrijfsauto ontbreekt daardoor.

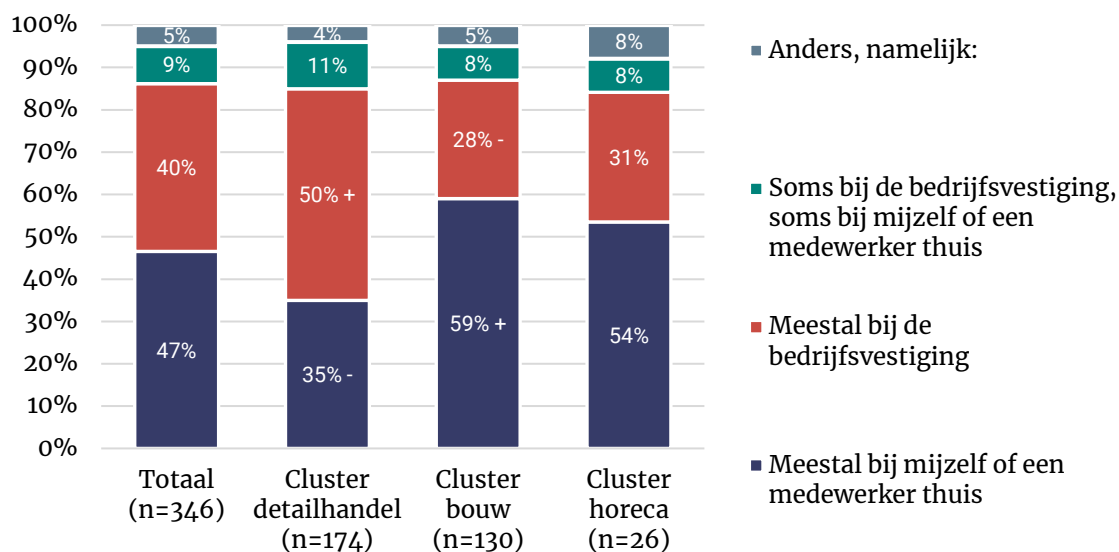
Horecaondernemers maken minder kilometers dan ondernemers uit de bouw op een gemiddelde werkdag (Figuur 4.10).

Figuur 4.10 – Hoeveel kilometer rijdt u doorgaans op een gemiddelde werkdag? n = 1.097



Het cluster bouw parkeert de bedrijfswagen na sluitingstijd vaker bij huis dan het cluster detailhandel (Figuur 4.11). Het cluster detailhandel kiest vaker voor parkeren bij de vestiging dan het cluster bouw.

Figuur 4.11 – Waar wordt de bedrijfswagen na sluitings- of na werktijd geparkeerd? n = 346



4.4.2 Gebaseerd op geplande zero-emissiezone

Er zijn geen verschillen gevonden in het huidige gebruik van de bedrijfswagen afhankelijk van het gevestigd of actief zijn in een gemeente waar een ZE-zone gepland is.

5 Kennis en houding over zero-emissie vervoer en -logistiek

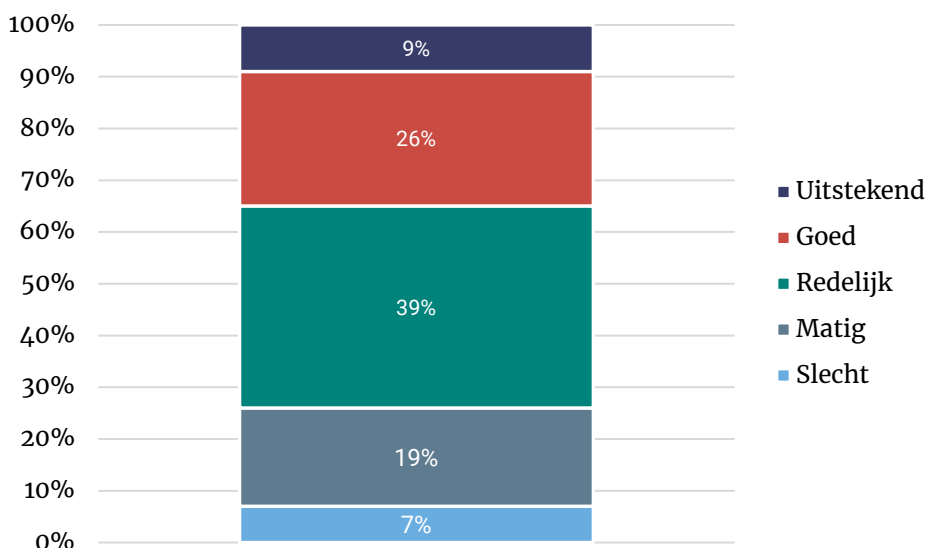
Dit hoofdstuk behandelt in hoeverre mkb-ondernemers bekend zijn met de termen zero-emissie vervoer en de ZE-zones. Ook hun perceptie van zero-emissie vervoer, hoe ze er tegenover staan (attitude) en hoe geneigd ze zijn om de overstap te maken naar zero-emissie vervoer komen in dit hoofdstuk aan bod.

5.1 Kennis over zero-emissie

5.1.1 Kennis over emissieloos vervoer

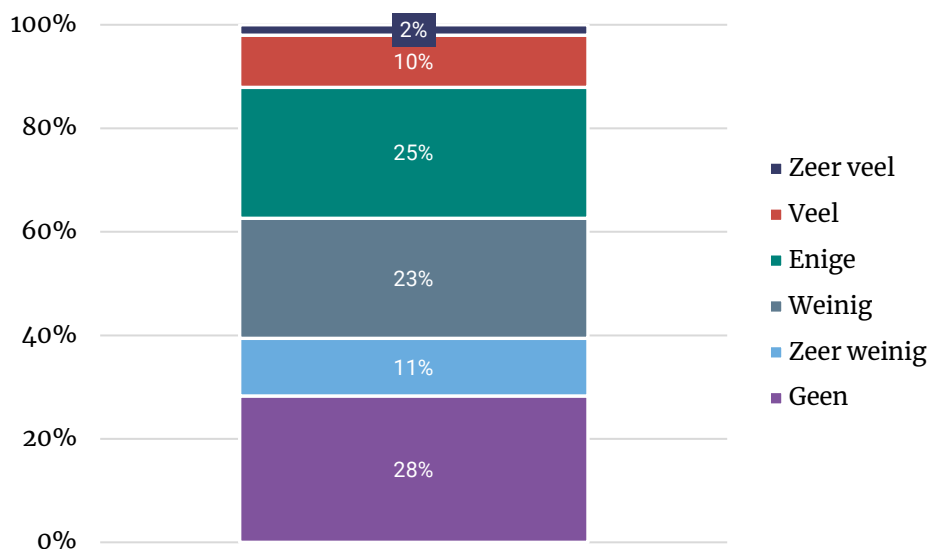
Een op de drie ondernemers (35%) schat de eigen kennis over emissieloos vervoer als goed of uitstekend (Figuur 5.1). Een op de vier (26%) schat de kennis als matig of slecht. Vier op de tien (39%) schatten het eigen kennisniveau in als redelijk.

Figuur 5.1 – Hoe schat u uw kennis van emissieloos vervoer in? $n = 1.661$



Vier op de tien ondernemers (37%) geven aan een zekere mate van behoefte te hebben aan informatie over emissieloos vervoer (Figuur 5.2). Het merendeel van deze groep (25%) heeft enige behoefte aan informatie. Twaalf procent heeft (zeer) veel behoefte aan meer uitleg over emissieloos rijden. Zes op de tien ondernemers (62%) hebben weinig tot geen behoefte aan informatie over emissieloos vervoer.

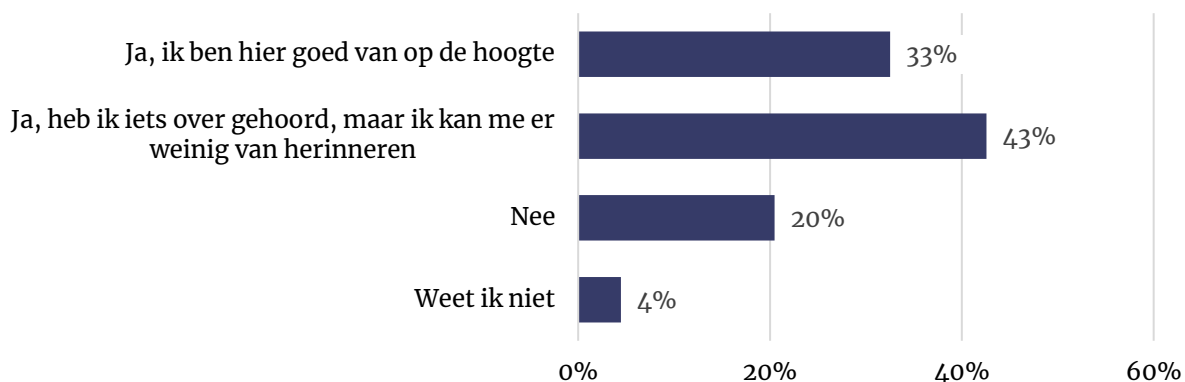
Figuur 5.2 – In hoeverre heeft u behoefte aan informatie over emissieloos vervoer? $n = 1.661$



5.1.2 Kennis over zero-emissiezones

De meerderheid van de mkb-ondernemers heeft al eens gehoord over de komst van ZE-zones. Een derde (33%) zegt goed op de hoogte te zijn van dit gegeven. Een op de vijf (20%) heeft nog niet gehoord van ZE-zones. Uit de open antwoorden blijkt dat ondernemers die (enigszins) op de hoogte zijn (76% zegt dit) circa driekwart ook echt weet wat er wordt bedoeld met een ZE-zone.

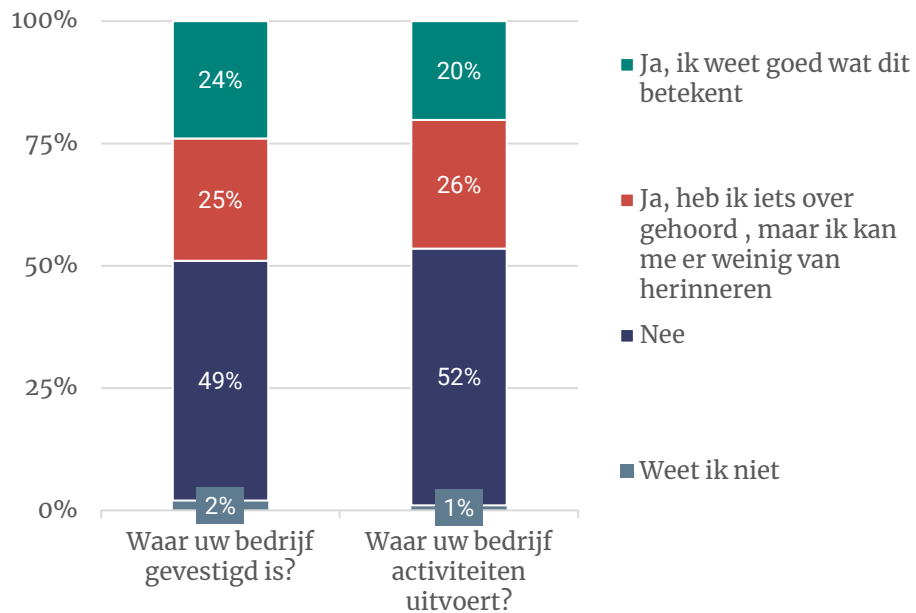
Figuur 5.3 – Heeft u weleens gehoord over de komst van zero-emissie zones in gemeenten? $n = 1.661$



Ondanks dat de meerderheid van de ondernemers zegt al wel eens te hebben gehoord van ZE-zones, is men nog niet goed op de hoogte hoe dat van toepassing is op de eigen bedrijfsvoering. Ongeveer de helft van de ondernemers weet nog niet dat er een ZE-zone komt in de gemeente waar het bedrijf gevestigd is of waar men werkzaamheden uitvoert. Een kwart van de ondernemers (24%) is goed op de hoogte van de nieuwe regelgeving in de eigen gemeente.

Ongeveer een vijfde is op de hoogte van nieuwe regelgeving in gemeenten waar ze actief zijn. Er zijn geen verschillen tussen sectoren.

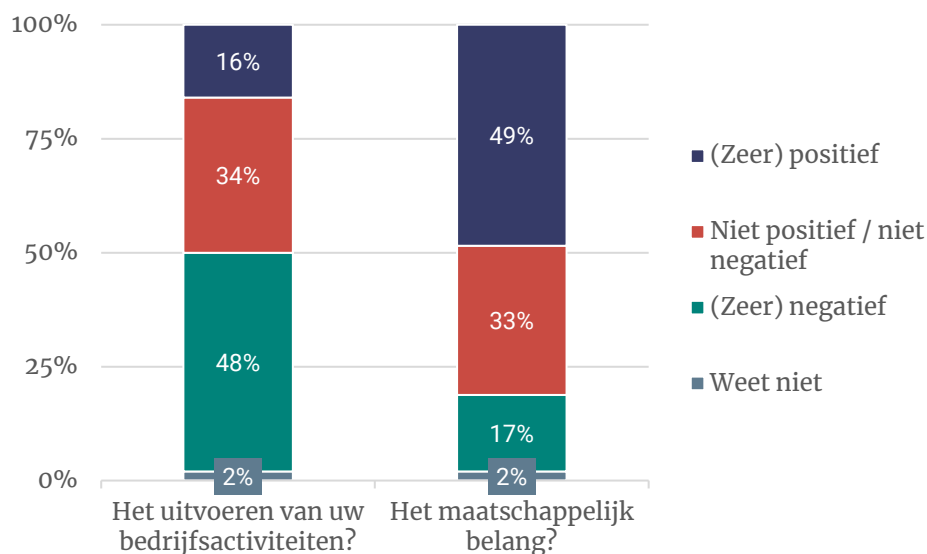
Figuur 5.4 – Heeft u voor het invullen van deze enquête iets gehoord of gelezen over de komst van een zero-emissiezone in de gemeente(n) ...? n = 370



5.2 Houding tegenover zero-emissie

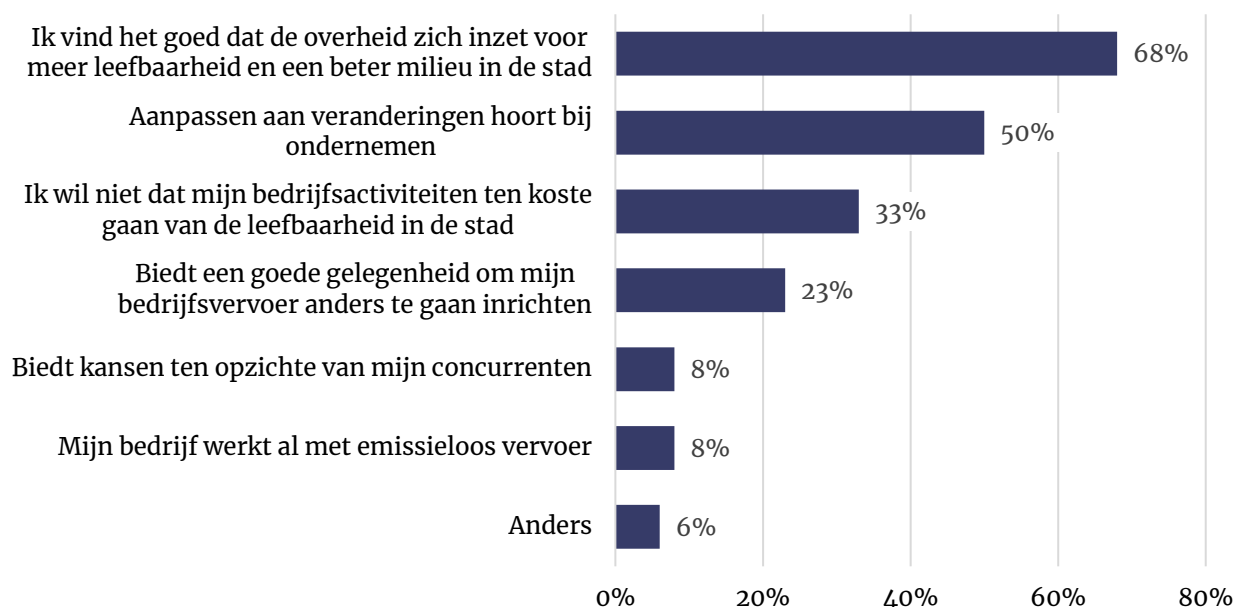
Wanneer ondernemers naar de eigen bedrijfsvoering kijken, zijn ze veel minder positief over de komst van de ZE-zones dan wanneer men kijkt vanuit het oogpunt van het maatschappelijk belang (Figuur 5.5). De helft van de mkb-ondernemers (48%) staat (zeer) negatief tegenover de komst, vanuit het bedrijfsperspectief. De houding vanuit maatschappelijk perspectief is precies tegenovergesteld. Dan is 49 procent van de ondernemers juist positief en slechts 17 procent negatief. Er zijn weinig ondernemers (2%) die geen mening hebben over de kwestie. Van de ondernemers is 16 procent (zeer) negatief over beide punten.

Figuur 5.5 – Hoe staat u tegenover de komst van een zero-emissiezone, als u kijkt naar ...? n = 751



De mkb-ondernemers die positief staan tegenover de komst van de ZE-zones in het kader van bedrijfsactiviteiten, doen dit voornamelijk omdat ze het goed vinden dat de overheid zich inzet voor meer leefbaarheid en een beter milieu in de stad (Figuur 5.6). Dit bepaalt ook het meest (37%) hun mening. De helft (50%) vindt dat aanpassen hoort bij ondernemen.

Figuur 5.6 – U geeft aan dat u positief tegenover de komst van een zero-emissiezone staat als u kijkt naar het uitvoeren van uw bedrijfsactiviteiten. Waarom is dat zo? (Meerdere antwoorden mogelijk) n = 120



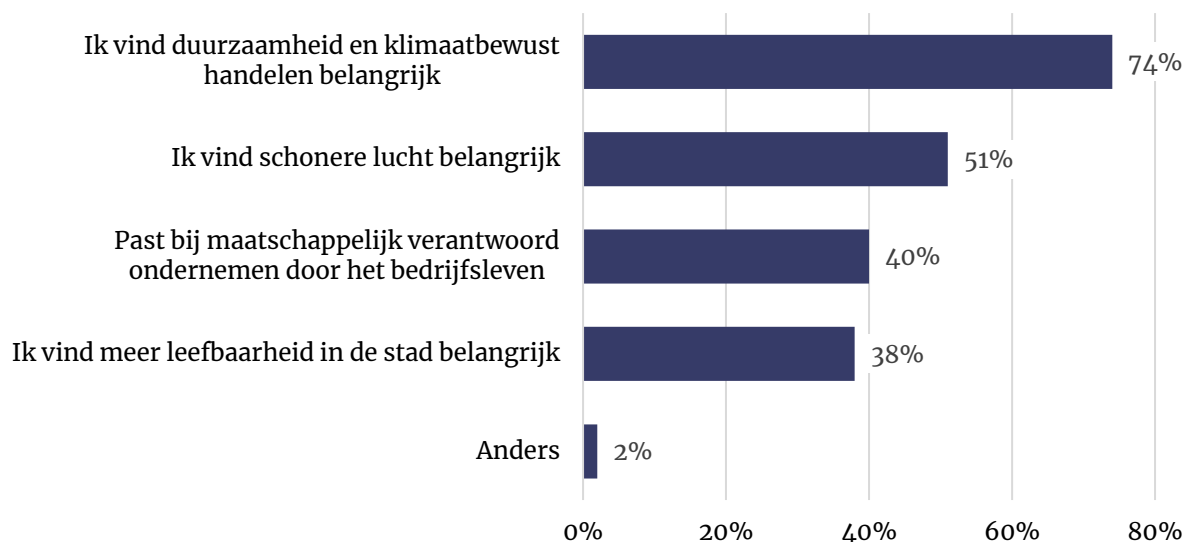
De mkb-ondernemers die negatief staan tegenover de komst van de ZE-zones in het kader van bedrijfsactiviteiten, zeggen met name dat dit komt doordat klanten en werklocaties dan niet meer bereikbaar zijn. Dit bepaalt ook het meest (42%) hun mening over ZE-zones. Het feit dat de nieuwe regelgeving extra maatregelen zijn waarmee het mkb weer wordt belast, de extra kosten en de beperking van ondernemingsvrijheid zijn ook genoemde argumenten waarom ondernemers negatief staan tegenover de komst van de zone.

Figuur 5.7 – U geeft aan dat u negatief tegenover de komst van een zero-emissiezone staat als u kijkt naar het uitvoeren van uw bedrijfsactiviteiten. Waarom is dat zo? (Meerdere antwoorden mogelijk) n = 359



Vanuit het maatschappelijk belang staan meer mkb-ondernemers positief tegenover de komst van de ZE-zone (Figuur 5.5). Dit is voornamelijk omdat ondernemers het belangrijk vinden om duurzaam en klimaatbewust te handelen (Figuur 5.8). Ook vindt men een schonere lucht belangrijk.

Figuur 5.8 – U geeft aan dat u positief tegenover de komst van een zero-emissiezone staat als u kijkt naar het maatschappelijk belang. Waarom is dat zo? (Meerdere antwoorden mogelijk) n = 364



Ondernemers die vanuit een maatschappelijk belang negatief kijken naar de komst van de ZE-zone doen dit voornamelijk omdat ze denken dat ZE-zones niet helpen tegen klimaatverandering (Figuur 5.9). Ook vindt men dat lasten oneerlijk worden verdeeld en dat de overheid grotere bedrijven zou moeten aanpakken.

Figuur 5.9 – U geeft aan dat u negatief tegenover de komst van een zero-emissiezone staat als u kijkt naar het maatschappelijk belang. Waarom is dat zo? (Meerdere antwoorden mogelijk) n = 127

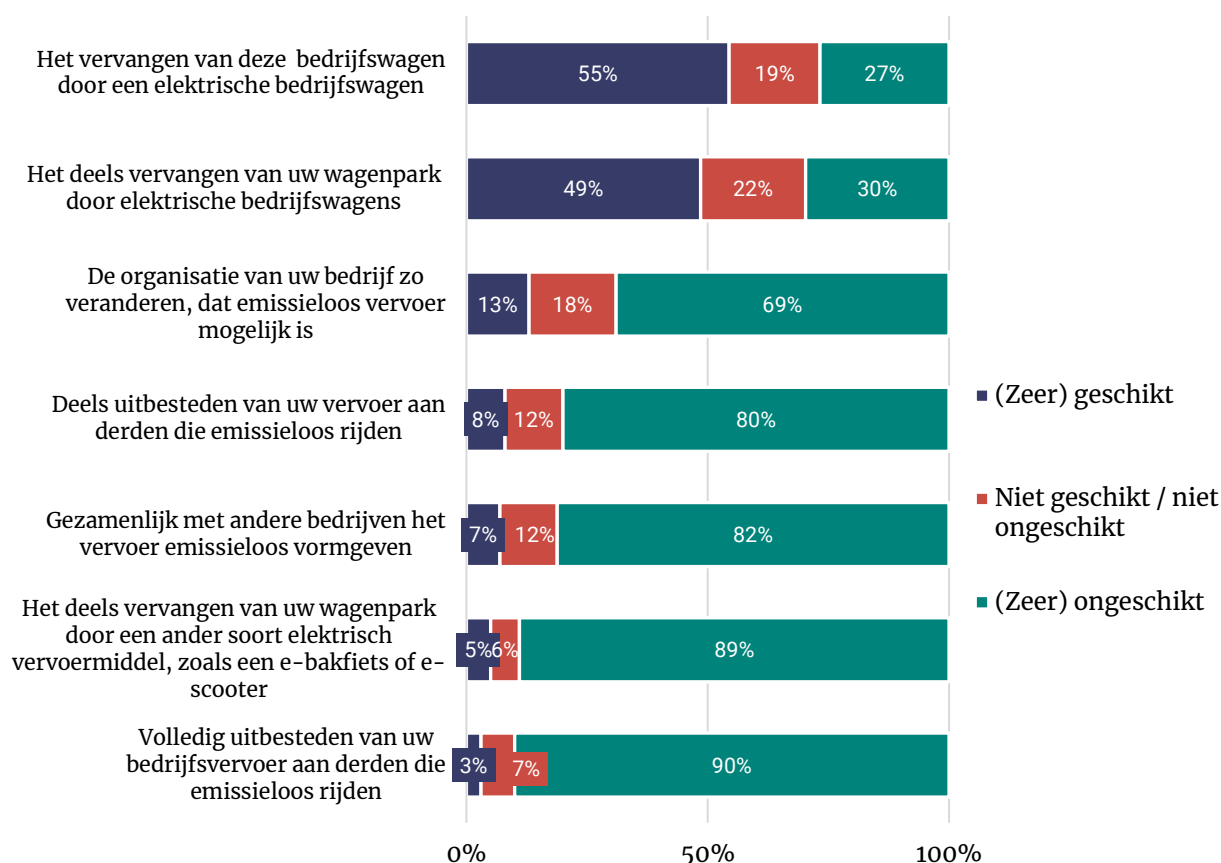


5.3 Actie op zero-emissie

5.3.1 Mogelijk emissieloos bedrijfsvervoer

Wanneer mkb-ondernemers vormen van emissieloos bedrijfsvervoer overwegen, is dit voornamelijk in de vorm van een elektrische bedrijfswagen (Figuur 5.10). Iets meer van de helft van de mkb-ondernemers (55%) zegt dat dit geschikt is voor het bedrijf en de wijze van bedrijfsvoering, of dat dit ten dele van toepassing is (49%). Voor zeven van de tien (68%) kan dit als vervanging van hun huidige bedrijfswagen binnen 0 tot 5 jaar. Voor vier van de vijf (83%) ondernemers kan dit als vervanging van een deel van het wagenpark binnen 0 tot 5 jaar. Een stuk minder ondernemers (13%) vinden het veranderen van de organisatiestructuur, waardoor emissieloos vervoer van toepassing is, geschikt. Negen van de tien ondernemers (90%) zeggen dat het bedrijfsvervoer volledig uitbesteden aan derden ongeschikt is voor het bedrijf, of met andere elektrische voertuigen te werken, zoals een e-bakfiets of e-scooter (89%).

Figuur 5.10 – Hieronder ziet u een aantal mogelijke vormen van emissieloos bedrijfsvervoer. Geef per vorm aan hoe (on)geschikt u die vindt voor uw bedrijf en wijze van bedrijfsvoering. n, min = 372



Mkb-ondernemers die een elektrische bedrijfswagen ongeschikt vinden op dit moment, vinden dat voornamelijk omdat de bestaande bedrijfswagen nog niet aan vervanging toe is (Figuur 5.11). Andere redenen zijn er momenteel geen geld voor te hebben of de te kleine actieradius van de elektrische bedrijfswagen. De ondernemers die een andere reden gaven, zeiden vaak dat een elektrische bedrijfswagen niet genoeg trekkracht heeft, of dat er geen aanhanger achter kan.

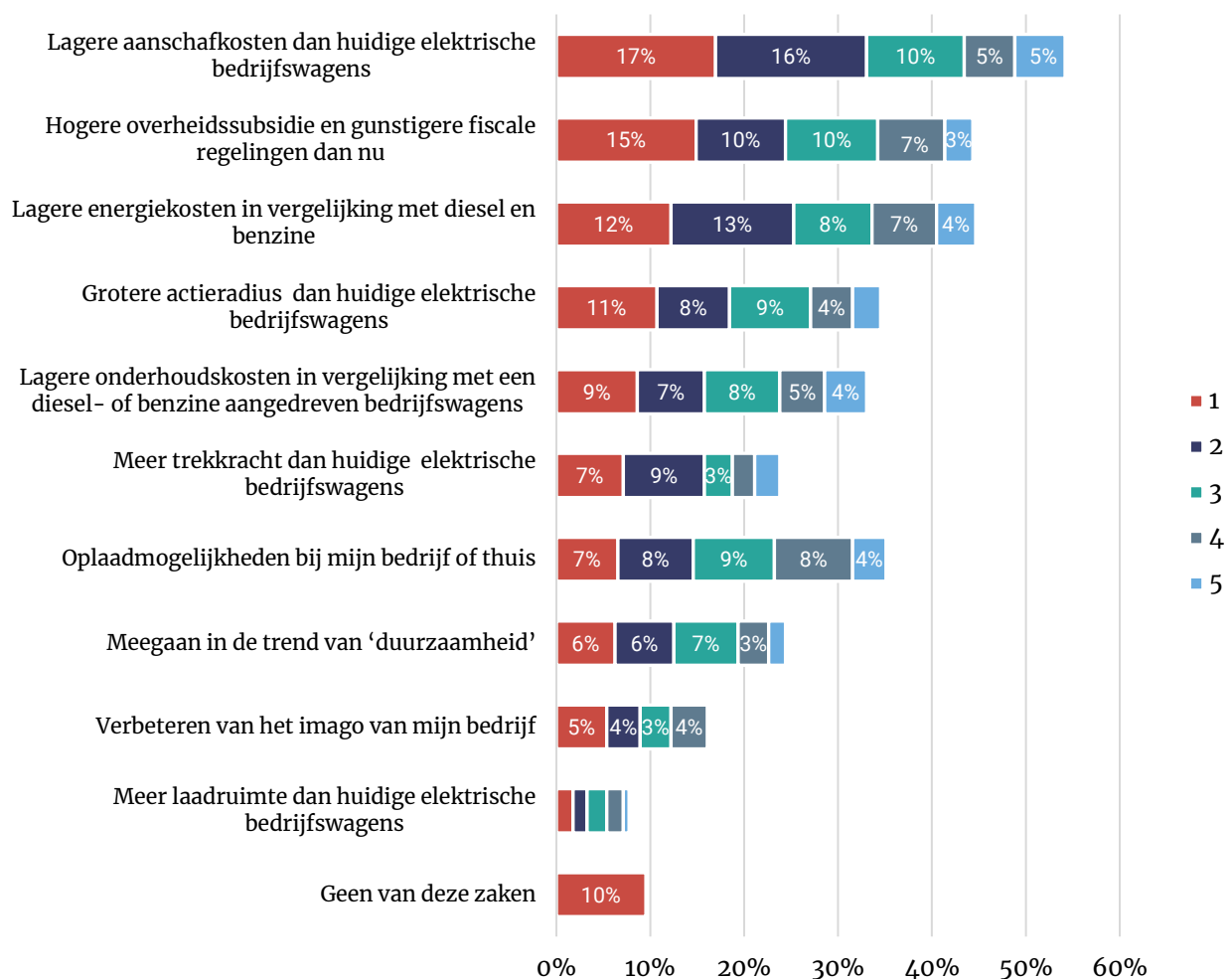
Figuur 5.11 – Om welke reden vindt u het vervangen van uw bedrijfswagen door een elektrische bedrijfswagen op dit moment niet geschikt voor uw bedrijf? (Meerdere antwoorden mogelijk) $n = 59^3$



De overstap naar een elektrische bedrijfswagen is voornamelijk aantrekkelijk wanneer het financieel voordeliger is. Mkb-ondernemers worden minder gedreven vanuit duurzaamheidsmotieven (Figuur 5.12). Lagere aanschaffkosten is het meest genoemde argument dat ondernemers zou laten overstappen naar een elektrische bedrijfswagen. Hogere overheidssubsidies en lagere energiekosten in vergelijking met diesel en benzine zijn ook veel genoemde redenen. Van de ondernemers voor wie het niet geschikt is om over te stappen op een elektrische bedrijfswagen, is voor een tiende geen van deze zaken van toepassing. Er zijn geen verschillen tussen sectoren.

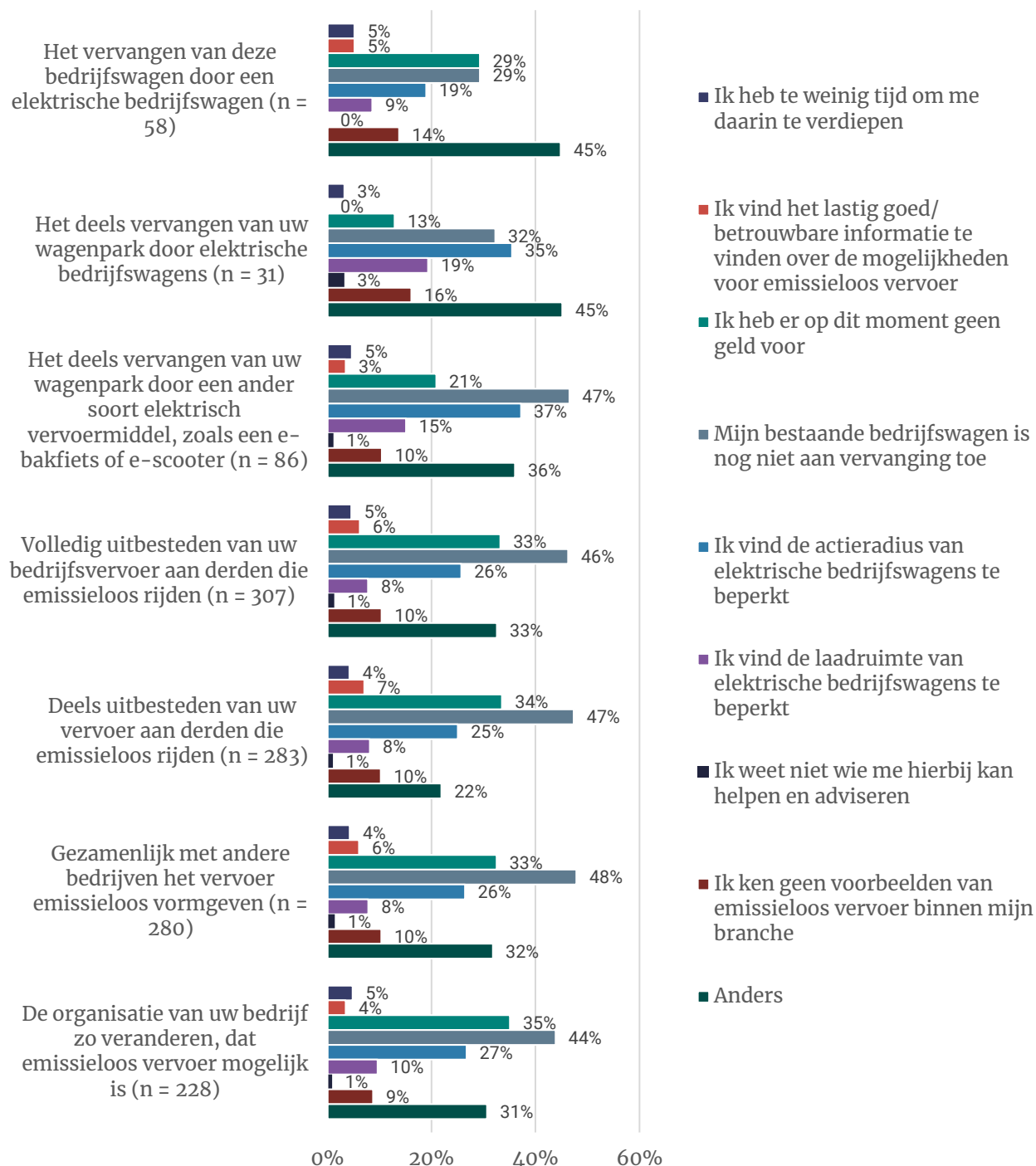
³ Let op kleine n.

Figuur 5.12 – Wat zouden voor u de 5 belangrijkste redenen zijn, om de overstap te maken naar een elektrische bedrijfswagen? n = 336



Naast het vervangen van de huidige bedrijfswagen door een elektrische bedrijfswagen zijn er ook nog andere vormen van emissieloos bedrijfsvervoer voorgelegd aan ondernemers. Ondernemers die aangegeven hebben dat deze mogelijkheden niet geschikt zijn voor hun bedrijf geven vooral aan dat de bedrijfswagen nog niet aan vervanging toe is. Dit is dezelfde bevinding als in Figuur 5.11. Daarnaast geeft minimaal een op de vijf ondernemers bij iedere optie aan dat de actieradius van de elektrische bedrijfswagen te klein is.

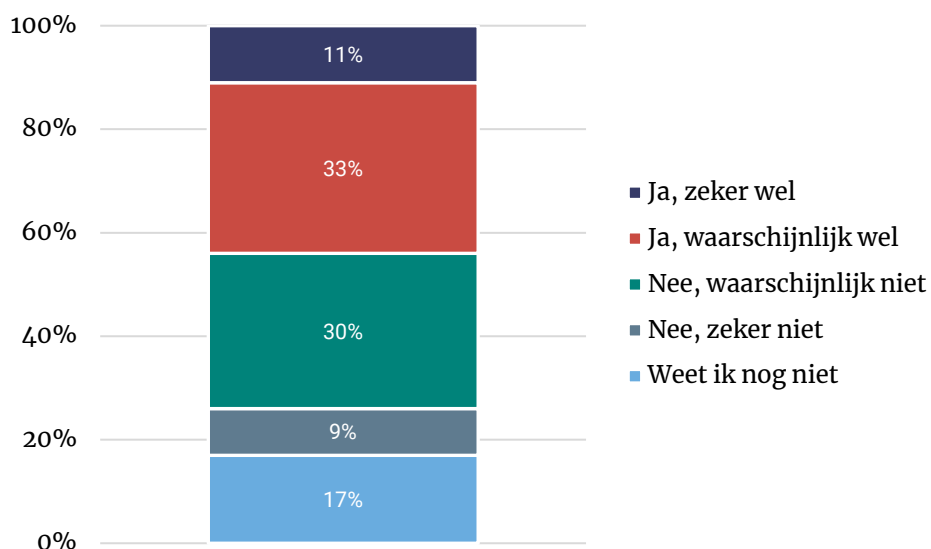
Figuur 5.13 – Om welke reden vindt u op dit moment niet geschikt voor uw bedrijf? (Meerdere antwoorden mogelijk) n = 232



5.3.2 Zero-emissiezones

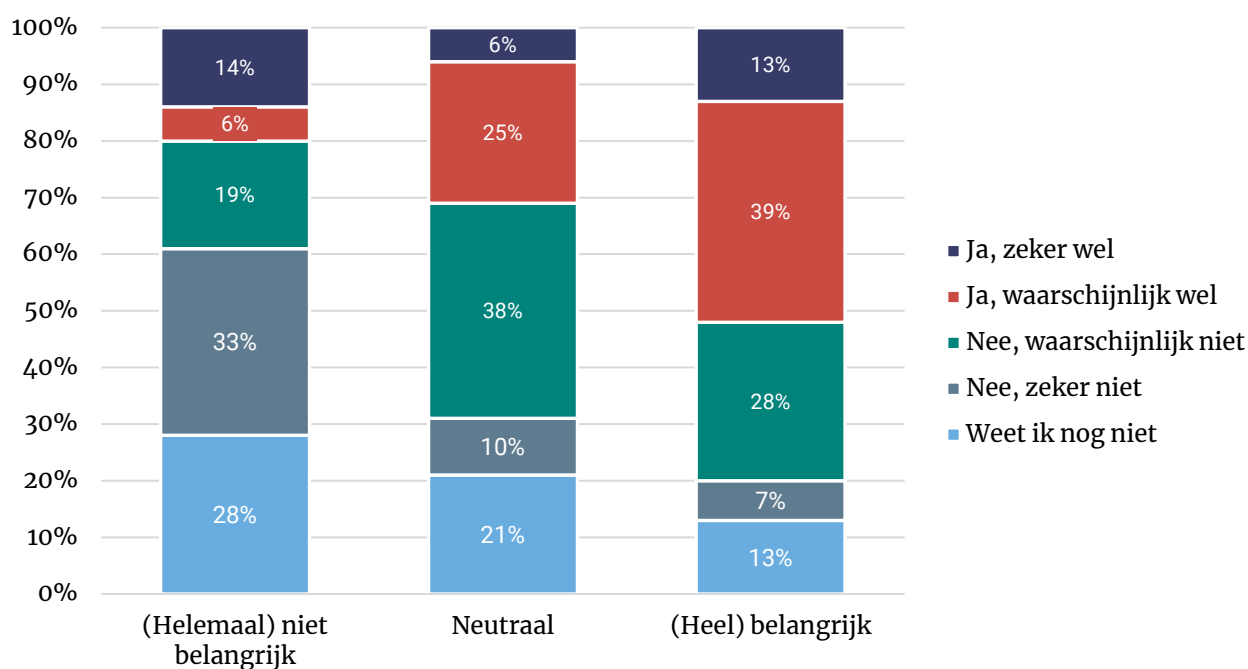
Ondernemers zijn verdeeld over de mate waarin ze actie willen ondernemen nu ze weten dat ze te maken krijgen met een ZE-zone (Figuur 5.14). Zeventien procent weet nog niet of ze actie gaan ondernemen. Een op de tien ondernemers (11%) zegt zeker wel actie te gaan ondernemen, een op de drie gaat waarschijnlijk actie ondernemen (33%). Bijna vier op de tien ondernemers (39%) zeggen waarschijnlijk geen actie te gaan ondernemen, of zeker niet actie te gaan ondernemen.

Figuur 5.14 – Gaat u actie ondernemen, nu u weet dat u met uw bedrijf vanaf 2025 te maken krijgt met zero-emissiezones? $n = 751$



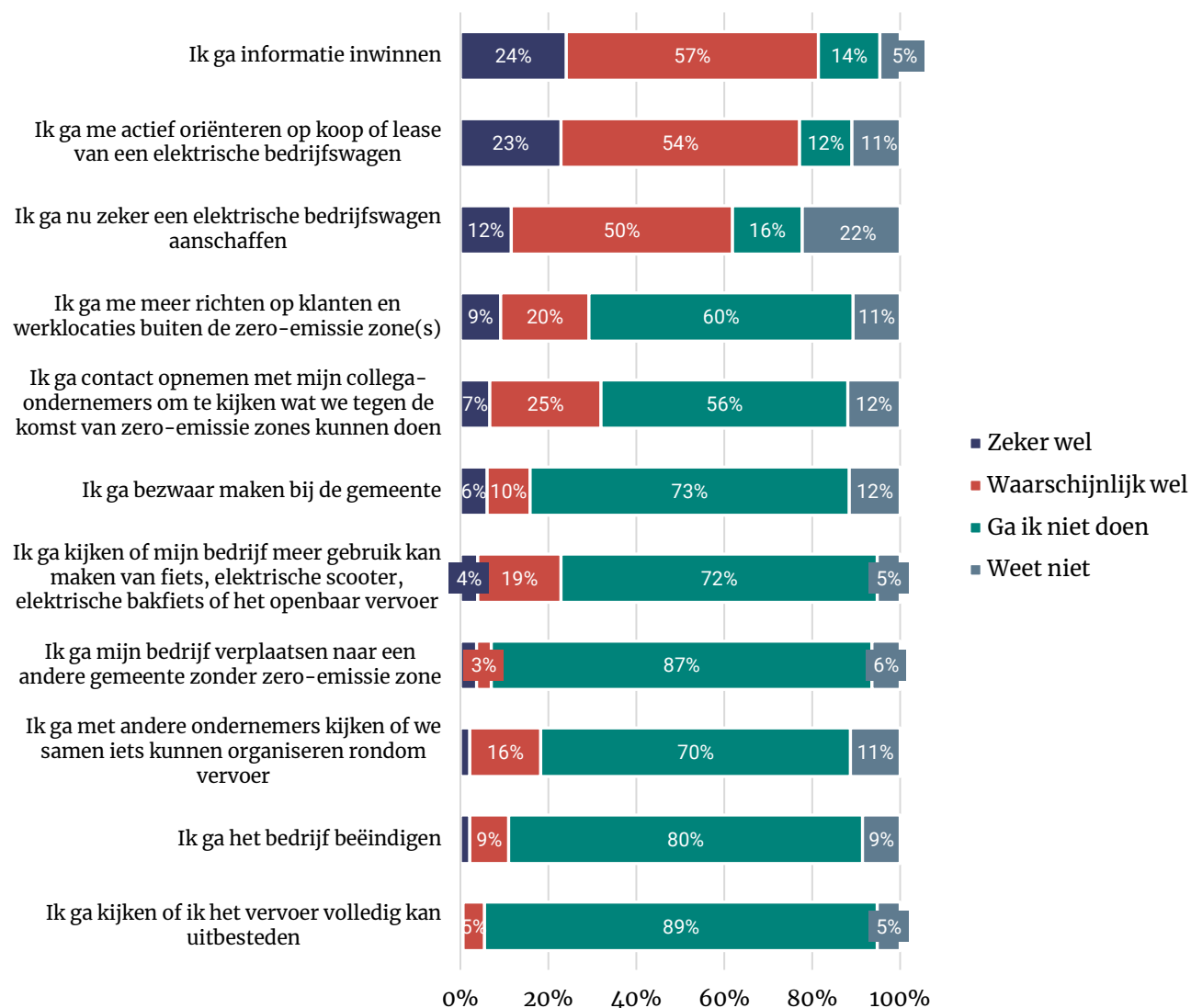
Het belang van milieu en leefbaarheid speelt een rol bij de actiebereidheid van ondernemers (Figuur 5.15). Van de ondernemers die milieu en leefbaarheid belangrijk vinden zegt 52 procent waarschijnlijk in actie te komen. Van de ondernemers die dit niet belangrijk vinden komt een veel kleiner deel (20%) in actie. Van de ondernemers die het niet belangrijk vinden zegt 28 procent nog niet te weten wat ze gaan doen.

Figuur 5.15 – Hoe belangrijk vindt u het dat u als ondernemer een bijdrage levert aan verbetering van milieu en leefbaarheid? *n* = 751



Zij die actie gaan ondernemen, gaan dit voornamelijk doen in de vorm van informatie verzamelen of oriënteren op de markt van elektrische bedrijfswagens (Figuur 5.16). Ondernemers zeggen ook waarschijnlijk wel, of zeker wel een elektrische bedrijfswagen aan te gaan schaffen (62%), al weet een vijfde (22%) nog niet of ze dat gaan doen. Negen op de tien ondernemers zeggen het vervoer niet uit te gaan besteden (89%) en het bedrijf niet te verplaatsen naar een andere gemeente zonder ZE-zone (87%).

Figuur 5.16 – Wat gaat u doen? n = 328



Zij die geen actie gaan ondernemen, wachten voornamelijk af (53%) tot er meer duidelijkheid is over waar en wanneer er ZE-zones gaan komen (Figuur 5.17). Een kwart van de ondernemers (27%) zegt andere prioriteiten te hebben en een op de tien ondernemers gelooft niet dat de ZE-zones er gaan komen (10%). Ondernemers die het niet belangrijk vinden een bijdrage te leveren aan een verbetering van milieu en leefbaarheid zeggen vaker (27%) dan ondernemers die dat wel belangrijk vinden dat ze geen zin hebben om er tijd en energie in te steken.

Figuur 5.17 – U gaat nog niets doen ter voorbereiding op de komst van de zero-emissiezones. Wat zijn de redenen voor u om nog niets te doen? (Meerdere antwoorden mogelijk) $n = 299$

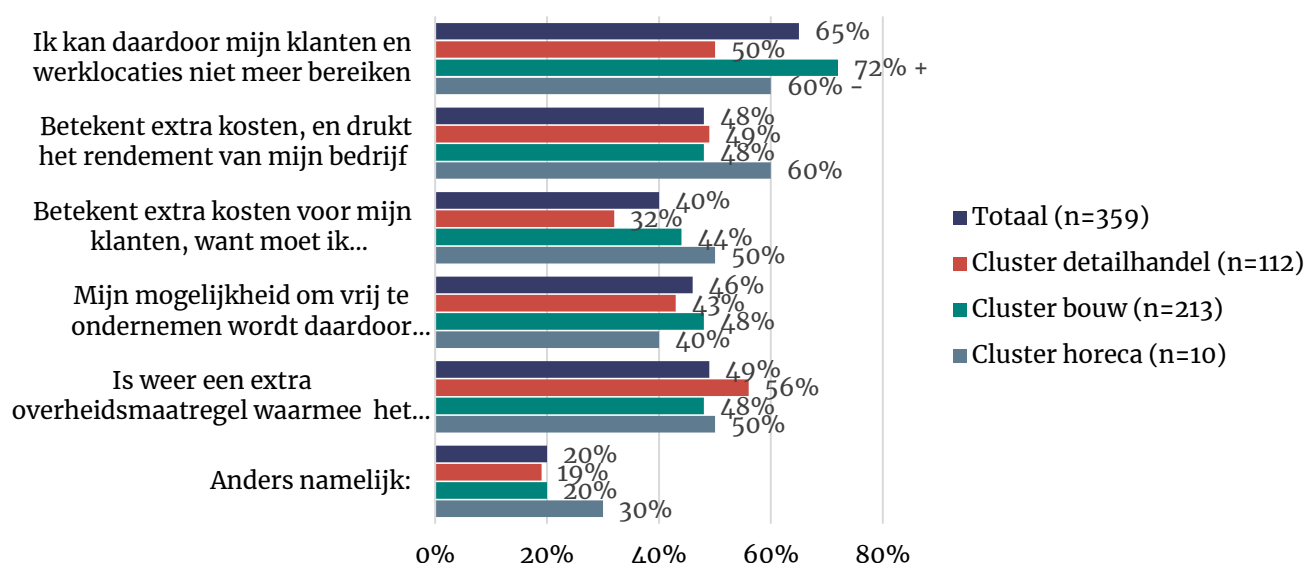


5.4 Significante verschillen op basis van kennis en houding over zero-emissievervoer en -logistiek

5.4.1 Gebaseerd op clusters van sectoren en bedrijfssector

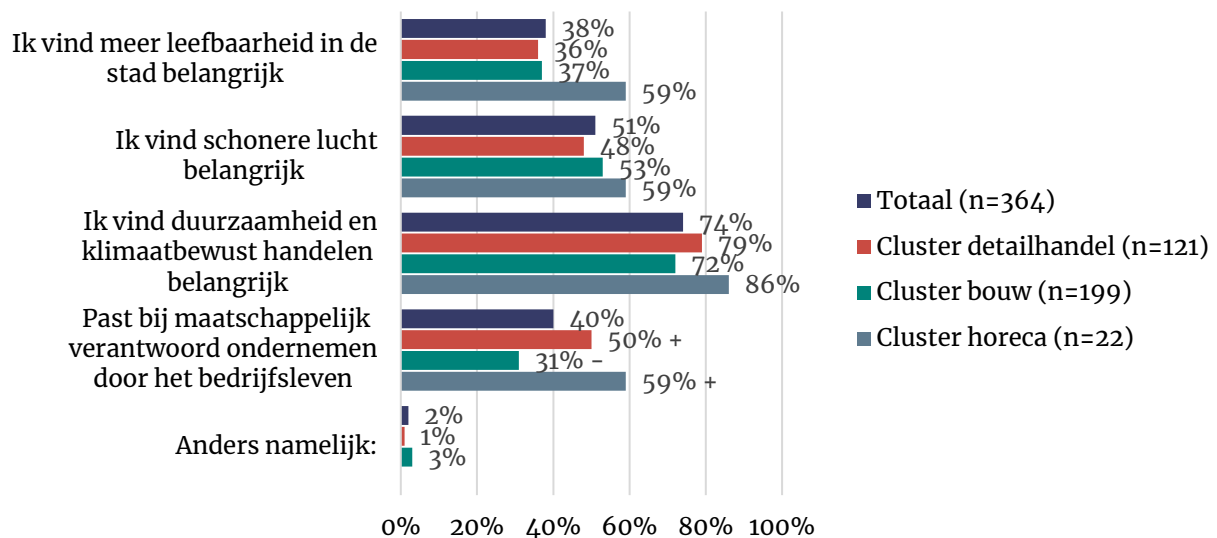
Ondernemers uit de bouw geven vaker (72%) dan horecaondernemers aan dat ze klanten en werklocaties niet kunnen bereiken (Figuur 5.18). We hebben eerder (Figuur 3.7) gezien dat vooral ondernemers uit de bouw niet gevestigd maar wel actief zijn in gemeenten waar een zero-emissiezone gepland is. Dit is een mogelijke verklaring voor het gevonden verschil.

Figuur 5.18 – Waarom staat u negatief tegenover de komst van een zero-emissiezone staat als u kijkt naar het uitvoeren van uw bedrijfsactiviteiten? n = 359



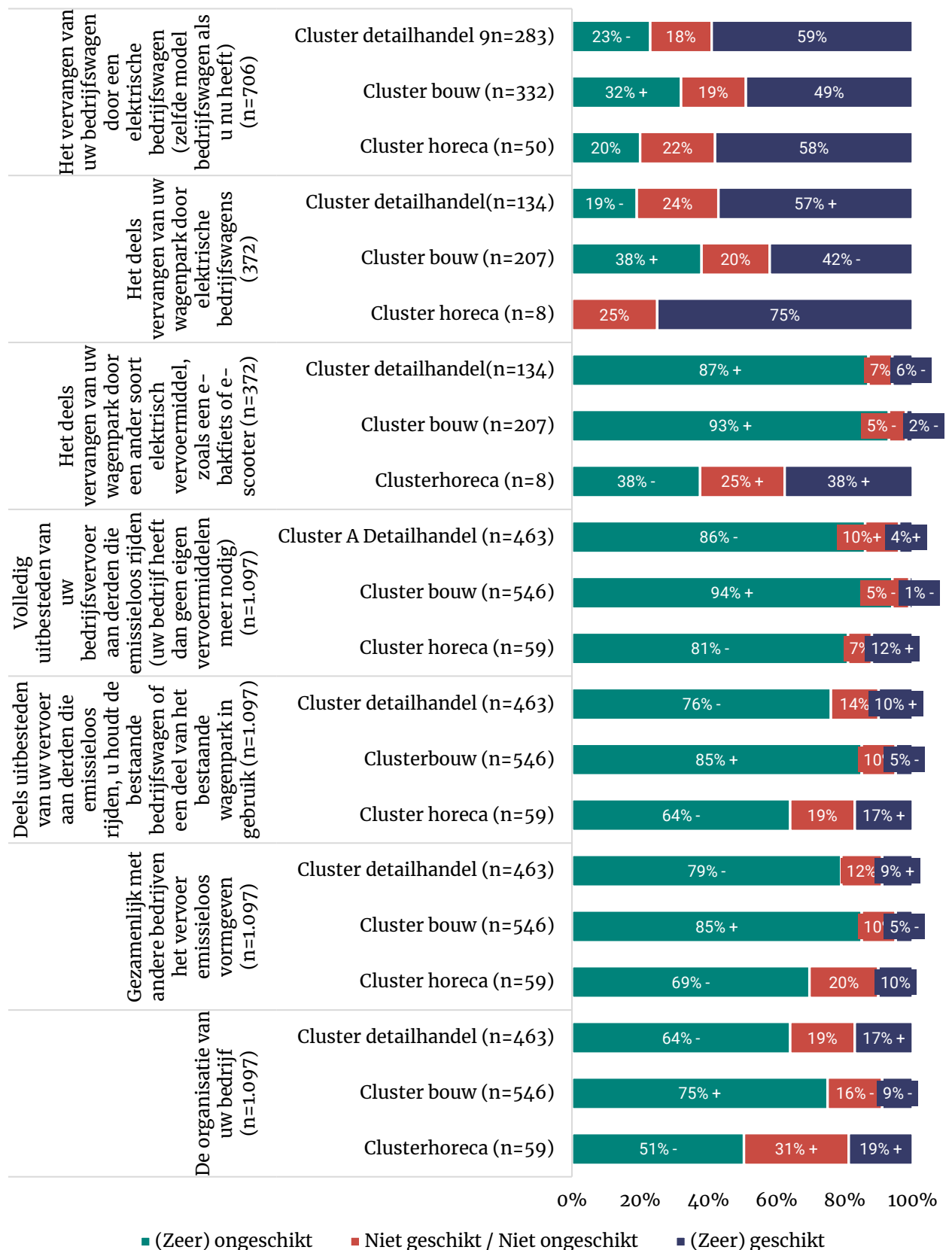
Ondernemers uit de detailhandel (50%) en horeca (59%) zeggen vaker dan ondernemers uit de bouw (31%) dat ze positief tegenover de komst van een zero-emissiezone staan omdat het past bij maatschappelijk verantwoord ondernemen (Figuur 5.19).

Figuur 5.19 – Waarom staat u positief tegenover de komst van een zero-emissiezone staat als u kijkt naar het maatschappelijk belang? n = 364



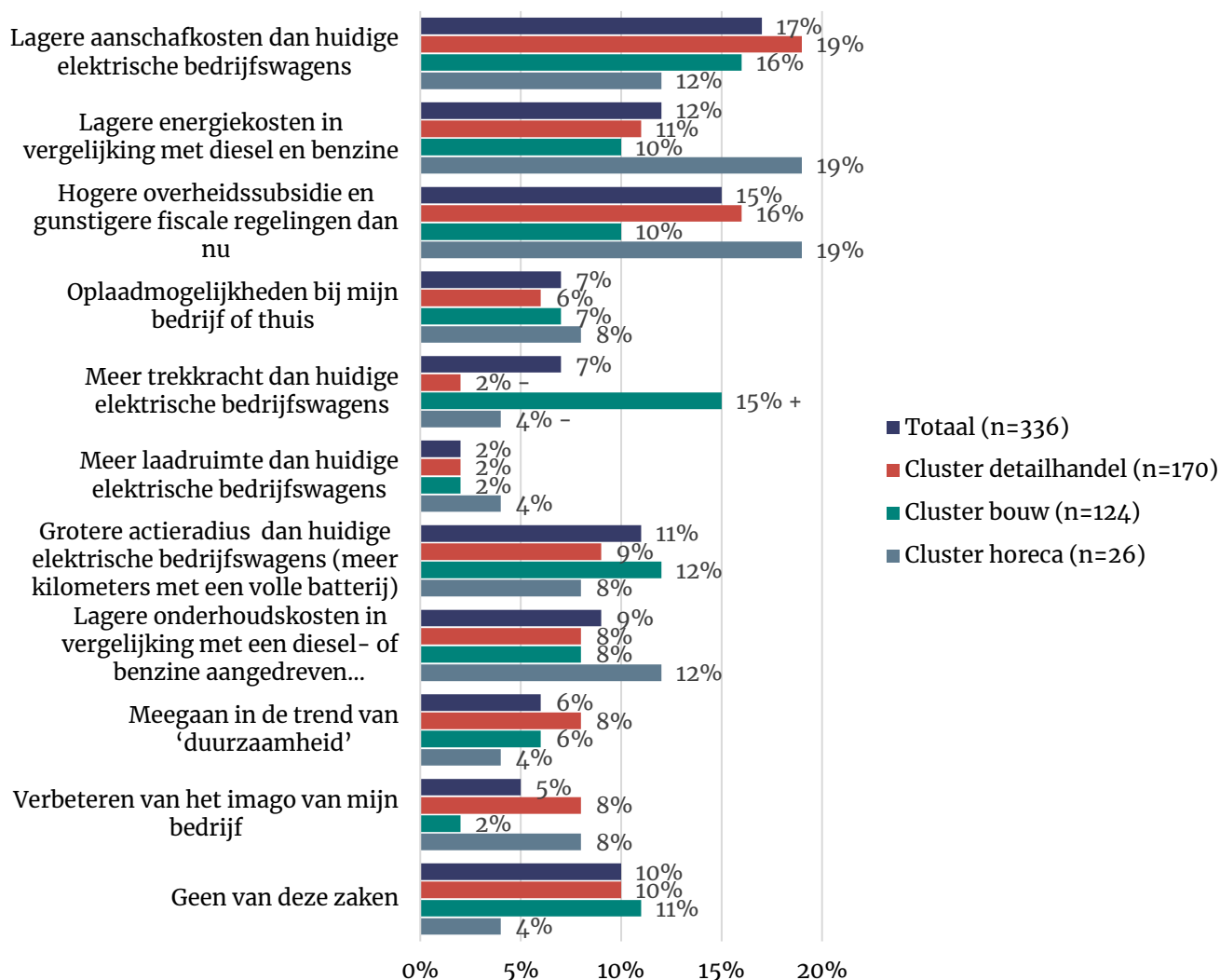
Bedrijven kijken afhankelijk van het cluster waartoe ze behoren anders naar de geschiktheid van alternatieven voor bedrijfslogistiek. Ondernemers uit de bouw zeggen op de meeste items significant vaker dan ondernemers uit de detailhandel en horeca dat het geboden alternatief ongeschikt is. Voor ‘Het vervangen van uw bedrijfswagen door een elektrische bedrijfswagen (zelfde model bedrijfswagen als u nu heeft)’ zeggen bouwondernemers vaker (32%) dan de detailhandel (23%) dat dit (zeer) ongeschikt is. Dit is ook zo bij ‘Het deels vervangen van uw wagenpark door elektrische bedrijfswagens’ (38% (zeer) ongeschikt versus 19%). Horecaondernemers zeggen vaker (38%) dan detailhandel (6%) en bouw (2%) dat ‘Het deels vervangen van uw wagenpark door een ander soort elektrisch vervoermiddel, zoals een e-bakfiets of e-scooter’ (zeer) geschikt is.

Figuur 5.20 – Geef per vorm aan hoe (on)geschikt u die vindt voor uw bedrijf en wijze van bedrijfsvoering?
n = 1.097



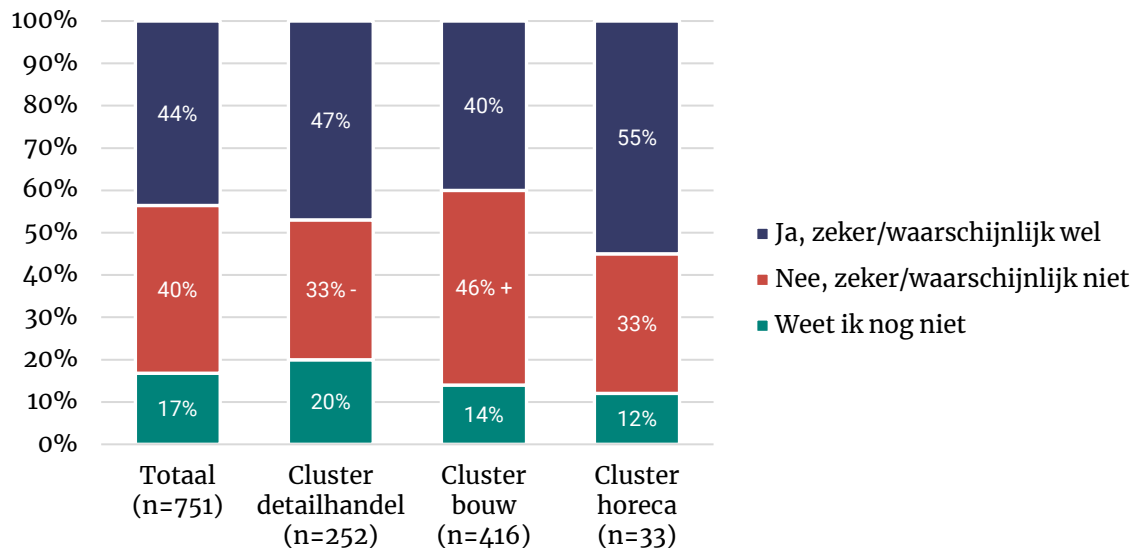
Ondernemers uit de bouw (Figuur 5.21) zeggen vaker (15%) dan detailhandelondernemers (2%) dat meer trekkracht dan de huidige elektrische bedrijfswagens een reden zou zijn om over te stappen naar een elektrische bedrijfswagen.

Figuur 5.21 – Welke van de volgende zaken zouden voor u reden zijn om de overstap te maken naar een elektrische bedrijfswagen? n = 336



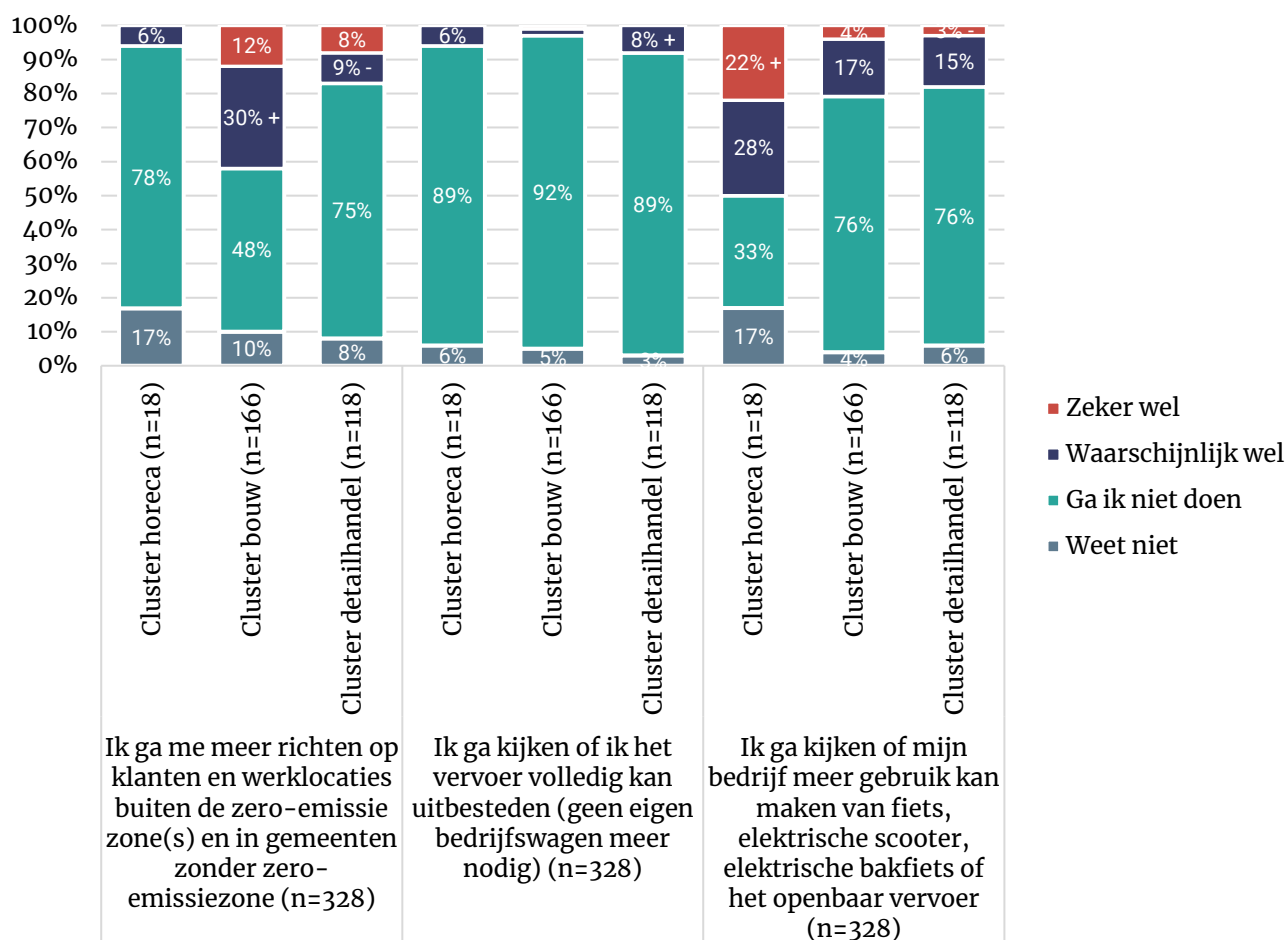
Figuur 5.22 laat zien dat ondernemers uit de bouw vaker (46%) dan detailhandelondernemers (33%) aangeven dat ze (zeker/waarschijnlijk) niets gaan ondernemen nu ze weten dat ze met een zero-emissiezone te maken krijgen.

Figuur 5.22 – Gaat u actie ondernemen, nu u weet dat u met uw bedrijf vanaf 2025 te maken krijgt met zero-emissiezones? n = 751



Ondernemers uit de horeca (22%) gaan zich meer dan bedrijven uit de sector detailhandel (3%) en bouw richten op elektrische fietsen. Detailhandel gaat meer (8%) dan bouwondernemers (2%) het vervoer uitbesteden. Ondernemers uit de bouw (30%) gaan zich meer dan het cluster detailhandel (9%) richten op klanten buiten de zero-emissiezones.

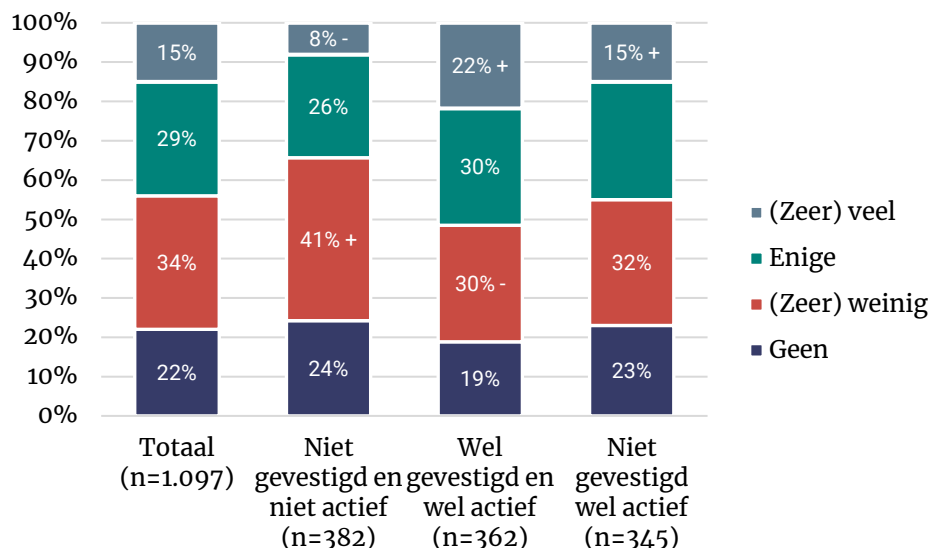
Figuur 5.23 – Nu u weet dat u met uw bedrijf vanaf 2025 te maken krijgt met zero-emissiezones, Wat denkt u te gaan doen? n = 328



5.4.2 Gebaseerd op geplande zero-emissiezone

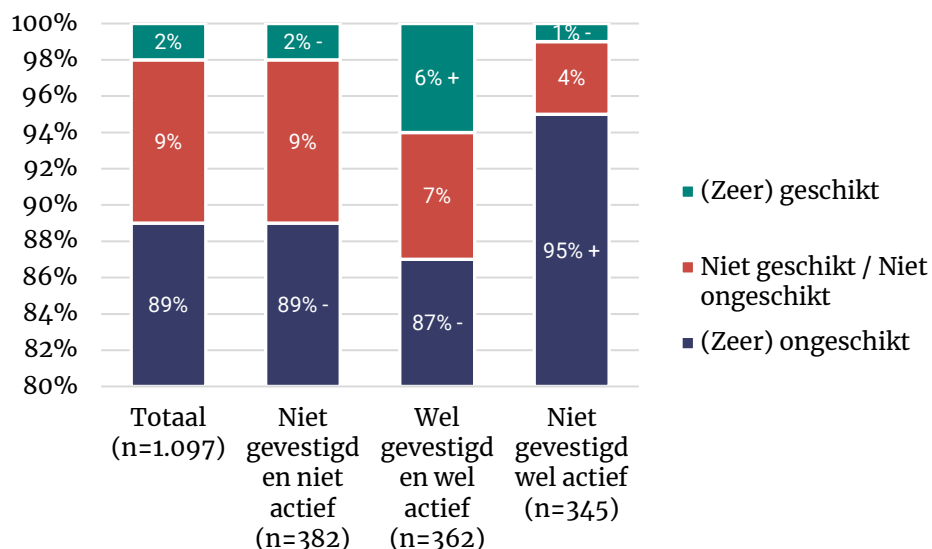
Bedrijven die te maken krijgen met een zero-emissiezone omdat ze gevestigd en/of actief zijn in een gemeente waar zo'n zone komt (22% en 15%), hebben vaker (zeer) veel behoefte aan informatie dan bedrijven die niet gevestigd en niet actief zijn in zo'n gemeente (Figuur 5.24). Deze bedrijven hebben vaker (41%) (zeer) weinig behoefte aan informatie over emissieloos vervoer.

Figuur 5.24 – In hoeverre heeft u behoefte aan informatie over emissieloos vervoer? $n = 1.097$



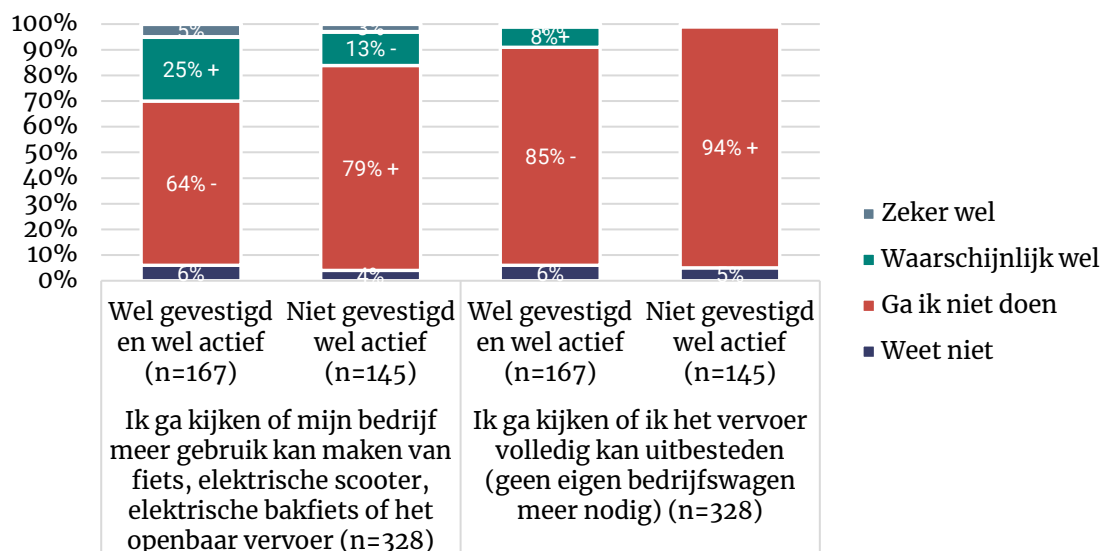
Bedrijven die niet gevestigd maar actief zijn in een gemeente waar een ZE-zone gepland is, zijn vaker (95%) van mening dat het (zeer) ongeschikt is om het bedrijfsvervoer uit te besteden. Bij bedrijven die niet gevestigd en niet actief zijn in een ZE-zone is dit 89 procent. Bij bedrijven die gevestigd en actief zijn is dit 87 procent (Figuur 5.25). De bedrijven in de groep “niet gevestigd, wel actief” zijn vooral ondernemers uit de bouw. Bedrijven die wel gevestigd en actief zijn in een gemeente waar een zero-emissiezone gepland is, zijn vaker (6%) van mening dat het volledig uitbesteden van het bedrijfsvervoer aan derden (zeer) geschikt is.

Figuur 5.25 – Geef per vorm aan hoe (on)geschikt u die vindt voor uw bedrijf en wijze van bedrijfsvoering? Volledig uitbesteden van uw bedrijfsvervoer aan derden die emissieloos rijden (uw bedrijf heeft dan geen eigen vervoermiddelen meer nodig) n = 1.097



Bedrijven die gevestigd en actief zijn in gemeenten waar een ZE-zone komt, kijken of er meer gebruik gemaakt kan worden van alternatieven zoals de fiets of elektrische scooter (25%) of dat ze het vervoer volledig kunnen uitbesteden (8%). Ze wijken hiermee af van bedrijven die niet gevestigd en wel actief zijn in zo'n gemeente (Figuur 5.26).

Figuur 5.26 – Nu u weet dat u met uw bedrijf vanaf 2025 te maken krijgt met zero-emissiezones, Wat denkt u te gaan doen? n = 328



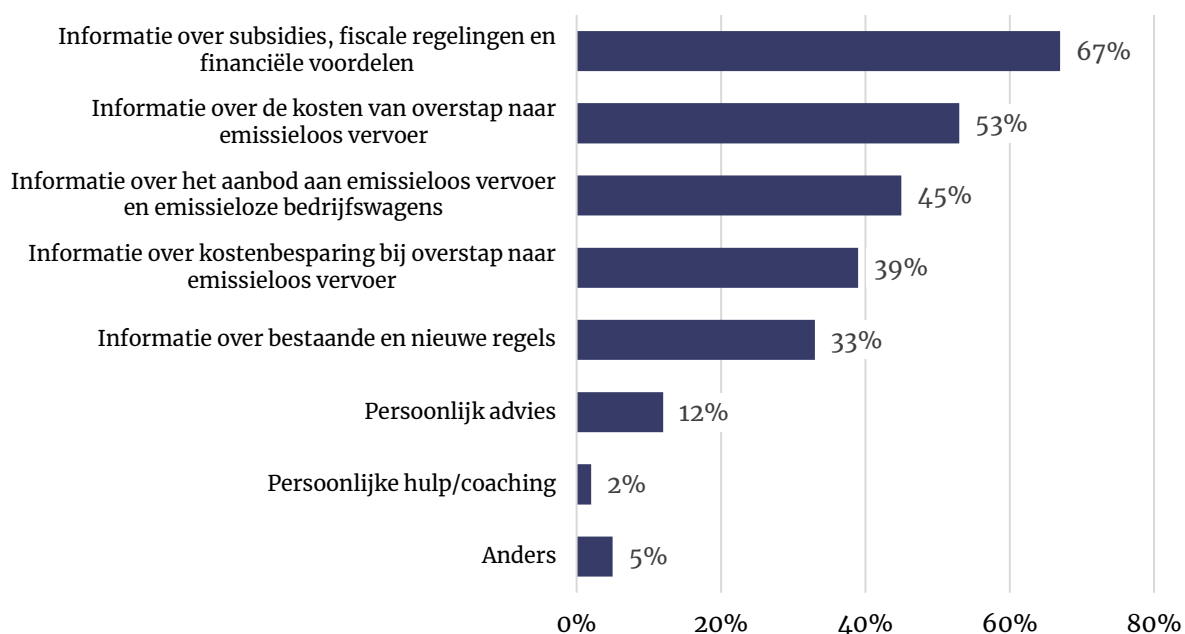
6 Communicatievoorkeuren

Dit hoofdstuk gaat over de manier waarop mkb-ondernemers informatie willen krijgen over emissieloos vervoer en over ZE-zones. Dit geeft handvatten voor toekomstige communicatiecampagnes.

6.1 Informatie over emissieloos vervoer

Mkb-ondernemers die informatie willen over emissieloos vervoer, willen voornamelijk informatie over de financiële voordelen, de fiscale regelingen en over de subsidies (Figuur 6.1). Twee op de drie ondernemers (67%) zouden deze informatie willen. Iets meer dan de helft (53%) zou informatie willen over de kosten van de overstap naar emissieloos vervoer. Aan persoonlijk advies of persoonlijke hulp en coaching is minder behoefte, respectievelijk 12 en 2 procent zou daar meer informatie over willen.

Figuur 6.1 – Welke informatie zou u willen ontvangen als het gaat om emissieloos vervoer? *n* = 121



Informatie over ZE-vervoer kan vanuit verschillende bronnen komen. Mkb-ondernemers hebben geen sterke voorkeur voor één specifiek mediaplatform (Figuur 6.2). Landelijke media en collega-ondernemers zijn even belangrijk wanneer men op zoek gaat naar informatie. Ook vakbladen, websites en de brancheorganisatie zijn belangrijke bronnen. De plaatselijke krant en specifieke websites zijn minder belangrijk. Leden van brancheorganisaties noemen informatie van landelijke mkb-organisaties en brancheorganisaties vaker dan niet-leden. Er zijn geen verschillen tussen sectoren.

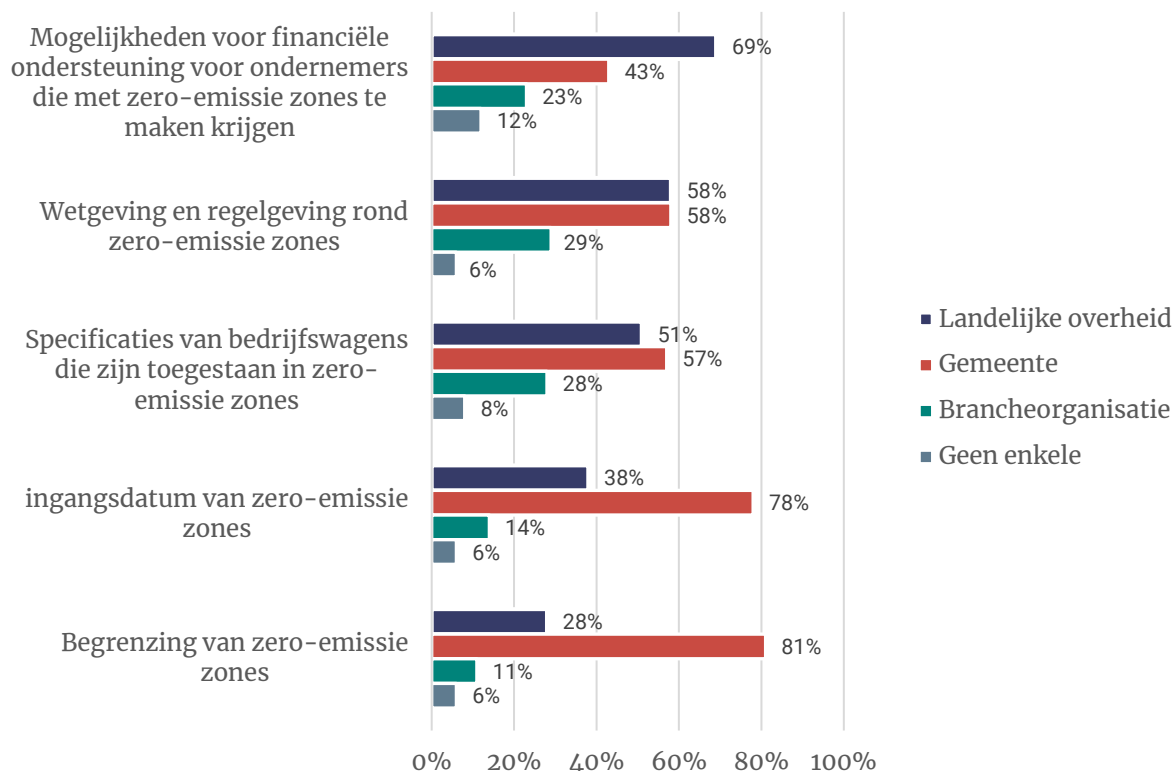
Figuur 6.2 – Welke van de volgende bronnen en media zijn belangrijk voor u als u informatie zou willen zoeken over zero-emissievervoer? (Meerdere antwoorden mogelijk) $n = 346$



6.2 Informatie over zero-emissiezones

De landelijke overheid en de gemeente zijn de organisaties waarvan mkb-ondernemers in eerste instantie verwachten informatie te krijgen (Figuur 6.3). Eerder liet Figuur 6.1 zien dat ondernemers het liefst informatie willen over financiële voordelen van zero-emissievervoer. Als dit breder wordt getrokken naar informatie over ZE-zones, dan verwacht men deze informatie te krijgen van de landelijke overheid. De brancheorganisatie speelt een kleinere rol in de verwachte informatieverstrekking.

Figuur 6.3 – Van welke organisatie verwacht u onderstaande informatie te krijgen over zero-emissiezones?
n = 627

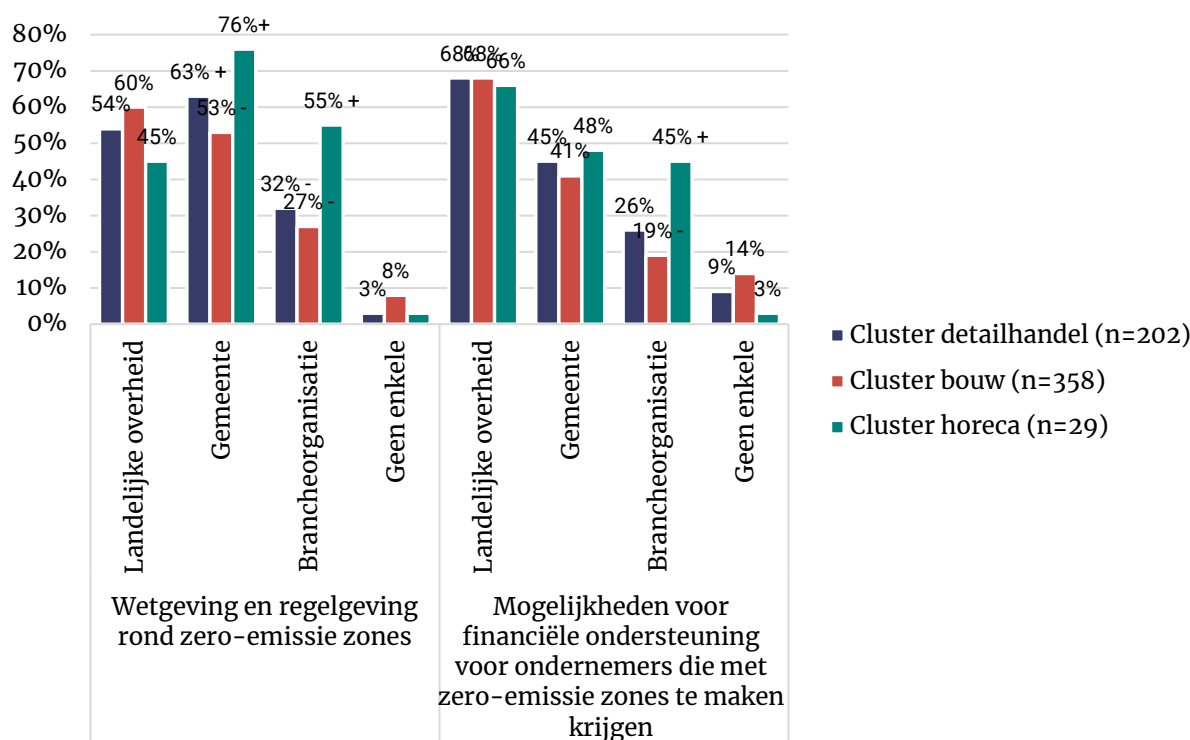


6.3 Significante verschillen op basis van communicatievoorkeuren

6.3.1 Gebaseerd op clusters van sectoren en bedrijfssector

In Figuur 6.4 zijn de verschillen zichtbaar tussen de sectorclusters en van welke organisatie ze informatie verwachten over ZE-zones. Te zien is dat het horecacluster vaker dan de bouw verwacht informatie te krijgen van de brancheorganisatie.

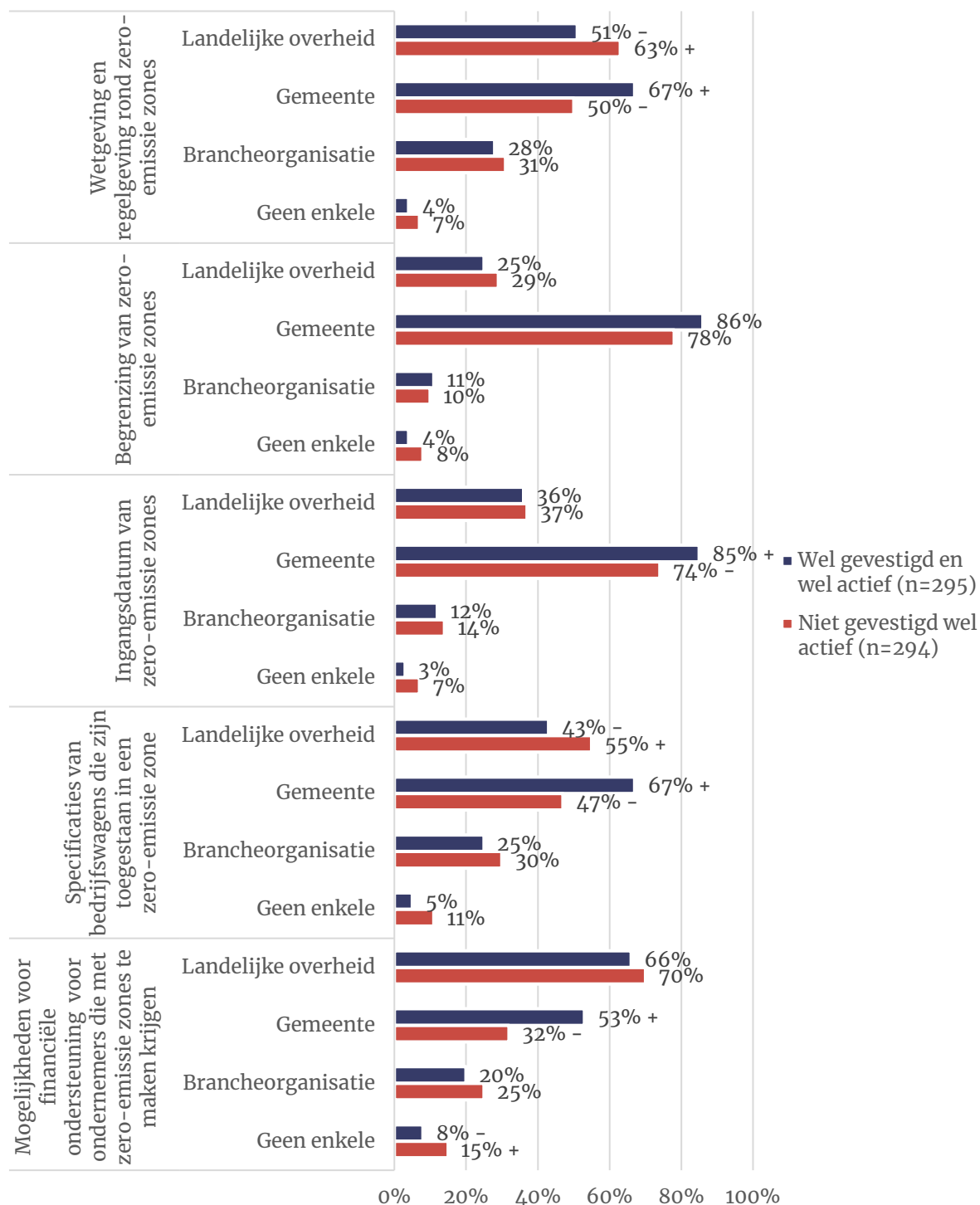
Figuur 6.4 – Van welke organisatie verwacht u onderstaande informatie te krijgen over zero-emissiezones?
n = 627



6.3.2 Gebaseerd op geplande zero-emissiezone

In Figuur 6.5 zijn de verschillen zichtbaar tussen de bedrijven die wel of niet gevestigd en actief zijn in ZE-zones en van welke organisatie ze informatie verwachten over ZE-zones. Te zien is dat bedrijven die gevestigd én actief zijn in ZE-zones vaker informatie verwachten vanuit de gemeente dan bedrijven die niet gevestigd zijn in ZE-zones, maar daar wel actief in zijn. Deze laatst genoemde bedrijven verwachten vaker informatie vanuit de landelijke overheid.

Figuur 6.5 – Van welke organisatie verwacht u onderstaande informatie te krijgen over zero-emissiezones?
n = 589



Bijlage 1 Kenmerken van de respondent

Tabel 6.1 – Kenmerken van de respondent

	Aantal	Procent
Geslacht		
Man	1.279	77%
Vrouw	335	20%
X (genderneutraal)	4	0%
Wil ik niet zeggen	40	2%
Totaal	1.661	100%
Leeftijd		
Jonger dan 25	15	1%
25 - 35	143	9%
35 - 50	388	23%
50 - 65	746	45%
65+	164	10%
Niet bekend	205	12%
Totaal	1.661	100%
Opleidingsniveau		
Geen onderwijs / basisonderwijs	17	1%
LBO / VBO / VMBO / MBO 1	145	9%
MAVO / HAVO of VWO / ULO / MULO / VMBO / VSO	178	11%
MBO 2, 3, 4 of MBO oude structuur	596	36%
HAVO of VWO / HBS / MMS / HBO propedeuse of WO Propedeuse	166	10%
HBO / WO-kandidaats -of WO-bachelor	380	23%
WO-doctoraal of WO-master of HBO-master / postdoctoraal onderwijs	104	6%
weet niet/wil niet zeggen	75	5%
Totaal	1.661	100%

Tabel 6.2 – Kenmerken van de onderneming

Aantal medewerkers		
1 t/m 9 medewerkers	681	41%
10 t/m 19 medewerkers	123	7%
20 t/m 49 medewerkers	55	3%
50 of meer medewerkers	20	1%
Geen andere medewerkers	782	47%
Totaal	1.661	100%
Leeftijd bedrijf		
1-3 jaar	188	11%
4-6 jaar	202	12%
7-9 jaar	154	9%



Langer dan 10 jaar bedrijf	1117	67%
Totaal	1.661	100%
Sector		
Voedsel en bederfelijke waren	155	9%
Kleding en schoenen	201	12%
Verkoop en installatie/reparatie van huishoudelijke apparatuur, wit- en bruingoed	95	6%
Verkoop en installatie/reparatie van woning- en tuininrichting	132	8%
Verkoop, verhuur, reparatie en onderhoud van vervoermiddelen	108	7%
Horeca en recreatie	202	12%
Kleine bouwaannemerij	93	6%
Afbouw en montage	66	4%
Installatietechniek	164	10%
Onderhoud en renovatie van woningen en bedrijfspanden	102	6%
Servicebedrijven	129	8%
Hoveniers en groenvoorzieners	214	13%
Totaal	1.661	100%

Tabel 6.3 – Clusters van sectoren

Sector	Cluster		
Voedsel en bederfelijke waren, Kleding en schoenen, Verkoop en installatie/reparatie van huishoudelijke apparatuur, wit- en bruingoed, Verkoop en installatie/reparatie van woning- en tuininrichting, Verkoop, verhuur, reparatie en onderhoud van vervoermiddelen	Detailhandel	691	42%
Kleine bouwaannemerij, Afbouw en montage, Installatietechniek, Onderhoud en renovatie van woningen en bedrijfspanden, Hoveniers en groenvoorzieners	Bouw	639	39%
Horeca en recreatie	Horeca	202	12%
Overig(niet in analyse opgenomen)	-	129	7%
Totaal		1.661	100%

Tabel 6.4 – kenmerken respons

	Populatie (zie ook paragraaf 3.2 uit offerte)	Realisatie I&O Research Panel (verwacht n=235)	Realisatie I&O Research Ondernemers panel (verwacht n=200)	Realisatie LISA steekproef	Totaal verwacht aantal deelnames	Totaal gerealiseerd
Voedsel en bederfelijke waren	13.650	24	23	108	300	155
Fashion	14.680	12	12	177	300	201
Verkoop en installatie/reparatie van huishoudelijke apparatuur, wit- en bruingoed	1.840	6	5	84	94	95
Verkoop en installatie/reparatie van woning- en tuininrichting	5.250	8	7	117	268	132
Verkoop, verhuur, reparatie en onderhoud van vervoermiddelen	27.870	3	10	95	300	108
Horeca en recreatie	37.010	36	33	133	300	202
Kleine bouwaannemerij/timmer- en klusbedrijven	75.310	11	14	68	300	93
Afbouw en montage	187.530	8	9	49	300	66
Installatietechniek	18.330	14	16	134	300	164
Onderhoud en renovatie van woningen en bedrijfspanen	18.530	6	14	82	300	102
Servicebedrijven (bedrijfspanen en particuliere woningen)	17.640	23	7	99	300	129
Hoveniers en groenvoorzieners	9.320	14	6	194	300	214
Totaal	426.960	165	156	1.340	3.364	1.661

Bijlage 2 Vragenlijst

Inleiding

Dit onderzoek gaat over uw kijk op vervoer door uw onderneming. Denk dan aan bevoorrading van uw bedrijf en vervoer van producten, materialen en personeel van uw bedrijf naar klanten en werklocaties.

BLOK 1.1: Selectie Bedrijfswagen ja/nee (3 min)

1. Gebruikt u op dit moment voor de uitvoering van uw bedrijfsactiviteiten één of meerdere van de hieronder afgebeelde typen bedrijfswagens (zie foto's)? *Hier een kadertje met toelichting: we gebruiken in dit onderzoek de term 'bedrijfswagen(s)'. Daarmee bedoelen we één of meerdere van de onderstaande modellen, die in bezit zijn van een MKB-bedrijf of door een MKB-bedrijf worden geleased.*



Max toegestaan gewicht 2.200kg

Ja, namelijk <aantal>



Max toegestaan gewicht 3.000kg

Ja, namelijk <aantal>



Max. toegestaan gewicht 3.500kg

Ja, namelijk <aantal>



max toegestaan gewicht 3.500kg

Ja, namelijk <aantal>

- a. Nee, op dit moment zijn bij mijn bedrijf geen van de afgebeelde typen bedrijfswagens in gebruik.

Indien 1 antwoord is ja → vervolgvraag 5

Indien 1 antwoord is nee → vervolgvraag 2



2. U heeft geen van de getoonde bedrijfswagens in gebruik. Hoe is uw bedrijfsvervoer dan georganiseerd? (open)
3. Had u in het verleden wel een of meerdere van de afgebeelde typen bedrijfswagens in gebruik?
 - a. Ja, mijn bedrijf had een bedrijfswagen tot
 - i. 1 jaar geleden (→ naar vraag 4)
 - ii. 2 jaar geleden (→ naar vraag 4)
 - iii. 3 jaar of langer geleden (→ naar vraag 7)
 - b. Nee, mijn bedrijf heeft nooit een bedrijfswagen in gebruik gehad. (→ naar vraag 7)

Indien 2 is ai of aii:

4. Bent u van plan in 2022 of 2023 weer een bedrijfswagen aan te schaffen of te leasen?
 - c. Ja (→ naar vraag 7)
 - d. Nee (→ naar vraag 7)

Antwoorden vraag 1 terug laten komen

5. Welk type aandrijving heeft/hebben deze bedrijfswagen(s)? (Meerkeuze)
 - e. Diesel
 - f. Benzine
 - g. Elektrisch → volgende vraag elektrisch
 - h. Anders (LPG, hybride.)
 - i. Dat weet ik niet

Indien 2=elektrisch:

6. Wat waren uw belangrijkste redenen voor het aanschaffen van elektrisch aangedreven bedrijfswagen? (meerdere mogelijk)
 - j. Omdat die goedkoper in gebruik (energie en onderhoud) is dan een diesel
 - k. Vanwege de milieubewuste uitstraling van mijn bedrijf
 - l. Omdat ik voorop wil lopen met duurzaam en maatschappelijk verantwoord ondernemen
 - m. Omdat het een voorwaarde is om sommige opdrachten te krijgen
 - n. Omdat mijn concurrenten ook elektrisch rijden
 - o. Vanwege de bestaande milieuzones en toekomstige maatregelen om diesel aangedreven voertuigen uit de steden te weren
 - p. Omdat ik nu kan profiteren van een aantrekkelijke subsidie en fiscale voordelen
 - q. Omdat dat met het oog op toekomst een betere investering is dan een diesel
 - r. Vanwege de verwachte hoge inruilwaarde in vergelijking met een diesel
 - s. Omdat die als beste uit de vergelijking kwam
 - t. Anders, namelijk....

BLOK 1.2: Selectie MKB-sector en relevantie ZE zone ja/ nee (3 min)

7. In welke van de volgende sectoren bent u met uw bedrijf actief? (lijst met 12 mkb-sectoren >> slechts 1 van de 12 aankruisen > indien meerdere sectoren van toepassing, dan de sector aankruisen die het meest van toepassing is)
8. In welke provincie(s) is uw bedrijf gevestigd? (provincies in lijst aanklikken)



9. In welke provincies bent u met uw bedrijf actief voor het uitvoeren van bedrijfsactiviteiten (klanten beleveren, service verlenen, werkzaamheden voor opdrachtgevers uitvoeren),? (provincies in lijst aanklikken)

Na vraag 8 = indien gemeenten op de lijst = respondent groep 2

10. Hieronder vindt u voor de genoemde provincie(s) een aantal gemeenten: Als uw bedrijf in één of meerdere van deze gemeenten gevestigd is, klik die gemeente(n) dan aan.

Na vraag 9 = indien gemeenten op de lijst = respondent groep 2

11. Hieronder vindt u voor de genoemde provincie(s) een aantal gemeenten: Als uw bedrijf in één of meerdere van deze gemeenten bedrijfsactiviteiten uitvoert, klik die gemeente(n) dan aan (denk daarbij aan beleveren van klanten, service verlenen aan klanten en werkzaamheden verrichten).

Voor iedere gemeente die is aangevinkt in vraag 11 vragen

12. Hoe vaak komt u in deze gemeente?

Antwoord mogelijkheden: dagelijks, enkele keren per week, enkele keren per maand, hooguit 1 keer per maand, enkele keren per jaar, hooguit 1 keer per jaar

Routing op basis van blok 1.1 & 1.2

Groep 1: 1.1 = Nee, dan blokken 3.1 (28 & 29), 5 en 6

Groep 2: 1.1 en 1.2 = Ja dan blokken 2 (14, 15, 19) 3, 3.1 (23. 28 & 29) 4, 5 en 6. Tot per sector quotum van minimum 100 respondenten bereikt.

Groep 3: 1.1 =Ja en 1.2 =Nee dan blokken 2, 3, 3.1, 5 en 6.

BLOK 2: huidige gedrag/ bepalende factoren voor huidige gedrag/voertuiggebruik (4 min)

Voor respondenten groep 2 vragen 14, 15 en 19 groep 3 hele blok

De volgende vragen gaan over de bedrijfswagen die uw bedrijf het meest gebruikt

13. Hoe oud is/ deze bedrijfswagen?

- a. 1-3 jaar
- b. 4-6 jaar
- c. 7 – 10 jaar
- d. 11 jaar of ouder
- e. Weet ik niet

14. Waarvoor gebruikt u deze bedrijfswagen het meest? Alternierend meerkeuze max 5

- a. Bevoorrading van het bedrijf (ophalen van materialen en producten bij groot- en tussenhandel)
- b. Om er zelf mee naar klanten en werklocaties te rijden
- c. Belevering en serviceverlening aan klanten
- d. Vervoer van mijn medewerkers naar werklocatie(s)
- e. Vervoer van materialen en apparatuur naar werklocatie(s)
- f. Als mobiele werkplaats
- g. Voor privé-activiteiten buiten werktijd
- h. Anders namelijk..



15. Hoeveel kilometer rijdt u doorgaans op een gemiddelde werkdag?
- a. 0-24 km
 - b. 25-49 km
 - c. 50-74 km
 - d. 75-99 km
 - e. 100-124 km
 - f. 125-149 km
 - g. 150-199 km
 - h. 200-249 km
 - i. 250-299 km
 - j. 300 of meer km
16. Hoe tevreden bent u over de meest gebruikte bedrijfswagen?
- a. Heel tevreden
 - b. Tevreden
 - c. Tevreden noch ontevreden
 - d. Ontevreden
 - e. Heel ontevreden
17. Wat ziet u als de 5 belangrijkste pluspunten van uw bedrijfswagen? Max 5 selecteren alternerende categorieën.
- a. Hij is altijd beschikbaar
 - b. Lage verbruikskosten
 - c. Kan er veel mee vervoeren
 - d. Betrouwbaar
 - e. Lage aanschafkosten
 - f. Maakt mijn bedrijf zichtbaar en herkenbaar
 - g. Goede inruilprijs
 - h. Lang rijden zonder te hoeven tanken
 - i. Veel trekkracht
 - j. Rijdt soepel
 - k. Anders namelijk
 - l. Ik zie geen pluspunten

alleen indien vraag 5=diesel

18. Wat ziet u als minpunten van uw bedrijfswagen? Alternerend meerkeuze.
- a. Draagt bij aan milieuvervuiling
 - b. Het gebruik ervan wordt door huidige en komende milieumaatregelen beperkt
 - c. In verbruik wordt steeds duurder door de hoge dieselprijs
 - d. Zorgt voor veel lawaai, zowel voor inzittenden als voor de omgeving
 - e. Rijdt stug
 - f. De restwaarde wordt minder, omdat diesels niet meer populair zijn
 - g. Anders namelijk
 - h. Ik zie geen minpunten
19. Hoe belangrijk vindt u beschikbaarheid van eigen bedrijfsvervoer voor de bedrijfsvoering?



- a. Heel belangrijk; zonder kan ik mijn bedrijf niet runnen
 - b. Belangrijk; zonder maakt de bedrijfsvoering moeilijk
 - c. Enigszins belangrijk; vooral handig dat de bedrijfswagen altijd beschikbaar is
 - d. Niet zo belangrijk; ik zou het vervoer ook door anderen kunnen laten doen
 - e. Helemaal niet belangrijk; kan goed zonder, heb de bedrijfswagen puur voor het gemak
20. Waar wordt de bedrijfswagen na sluitings- of na werktijd geparkeerd:
- a. Meestal bij mijzelf of een medewerker thuis
 - b. Meestal bij de bedrijfsvestiging
 - c. Soms bij de bedrijfsvestiging, soms bij mijzelf of een medewerker thuis
 - d. Anders, namelijk....

BLOK 3: Zelfingeschatte kennis over ZE zones (1 min)

Voor alle respondenten

Perceptie, houding, barrières en drijfveren

21. Heeft u weleens gehoord over de komst van zero-emissie zones in gemeenten?
- a. Ja, ik ben hier goed van op de hoogte
 - b. Ja, heb ik iets over gehoord, maar ik kan me er weinig van herinneren
 - c. Nee
 - d. Weet ik niet

Indien vraag 21 ja a of b Open vraag

22. Wat houdt een zero-emissie zone volgens u in?

BLOK 3.1: Gedrag / bepalende factoren t.a.v. overschakeling naar ZE vervoer en logistiek (5 min)

Voor respondenten groep 1 alleen vragen 28 en 29. Voor respondenten groep 2 alleen vragen 23, 28 en 29

Bedrijfswagens die op diesel of benzine rijden dragen bij aan milieuvervuiling en minder leefbaarheid in steden en dorpen. Daarom zetten overheid en bedrijfsleven erop in dat bedrijven de komende jaren de overgang te maken naar bedrijfswagens zonder verbrandingsmotor. Dat wordt **emissieloos bedrijfsvervoer** genoemd. Meestal wordt hiervoor gebruik gemaakt van elektrische vervoermiddelen.

Vraag 23 stellen aan groep 2

23. Hieronder vindt u een aantal mogelijke vormen van emissieloos bedrijfsvervoer. Geef per vorm aan hoe (on)geschikt u die vindt voor uw bedrijf en wijze van bedrijfsvoering (matrix 5pt schaal)
- a. *Indien u één diesel- of benzine aangedreven bedrijfswagen heeft (Vraag 1):* Het vervangen van deze bedrijfswagen door een elektrische bedrijfswagen (zelfde model bedrijfswagen als u nu heeft)
 - b. *Indien u meerdere bedrijfswagens heeft (Vraag 1):* Het deels vervangen van uw wagenpark door elektrische bedrijfswagens
 - c. *Indien u meerdere bedrijfswagens heeft (Vraag 1):* Het deels vervangen van uw wagenpark door een ander soort elektrisch vervoermiddel, zoals een e-bakfiets of e-scooter
 - d. Volledig uitbesteden van uw bedrijfsvervoer aan derden die emissieloos rijden (uw bedrijf heeft dan geen eigen vervoermiddelen meer nodig)
 - e. Deels uitbesteden van uw vervoer aan derden die emissieloos rijden; u houdt de bestaande bedrijfswagen of een deel van het bestaande wagenpark in gebruik.
 - f. Gezamenlijk met andere bedrijven het vervoer emissieloos vormgeven



- g. De organisatie van uw bedrijf (o.a. inzet van personeel en planning van werkzaamheden) zo veranderen, dat emissieloos vervoer mogelijk is
- h. Personeel met fiets, elektrische scooter of openbaar vervoer naar het bedrijf of naar werklocaties laten reizen.

Alleen 23=indien (zeer) geschikt

24. Binnen hoeveel jaar zou je hiermee een begin willen maken? (matrix, per vermeld item categorieën 0-2 jaar, 3-5 jaar, 6-8 jaar, 9 jaar of langer)
- a. Indien u één diesel- of benzine aangedreven bedrijfswagen heeft: vervangen van deze bedrijfswagen(s) door een elektrische bedrijfswagen (zelfde model bedrijfswagen als u nu heeft)
 - b. Indien u meerdere bedrijfswagens heeft: Het deels vervangen van uw wagenpark door elektrische bedrijfswagens
 - c. Indien u meerdere bedrijfswagens heeft: Het deels vervangen van uw wagenpark door een ander soort elektrisch vervoermiddel, zoals een e-bakfiets of e-scooter
 - d. Volledig uitbesteden van uw bedrijfsvervoer aan derden die emissieloos rijden (uw bedrijf heeft dan geen eigen vervoermiddelen meer nodig)
 - e. Deels uitbesteden van uw vervoer aan derden die emissieloos rijden; u houdt de bestaande bedrijfswagen of een deel van het bestaande wagenpark in gebruik.
 - f. Gezamenlijk met andere bedrijven het vervoer emissieloos vormgeven
 - g. De organisatie van uw bedrijf (o.a. inzet van personeel en planning van werkzaamheden) zo veranderen, dat emissieloos vervoer mogelijk is
 - h. Personeel met fiets, elektrische scooter of openbaar vervoer naar het bedrijf of naar werklocaties laten reizen.

Indien 23=(zeer) ongeschikt antwoord a of b.

25. Om welke redenen vindt u >>a/b & <<op dit moment niet geschikt voor uw bedrijf? Alternierend
- a. Ik heb te weinig tijd om me daarin te verdiepen
 - b. Ik vind het lastig goed/ betrouwbare informatie te vinden over de mogelijkheden voor emissieloos vervoer
 - c. Ik heb er op dit moment geen geld voor
 - d. Mijn bestaande bedrijfswagen is nog niet aan vervanging toe
 - e. Ik vind de actieradius van elektrische bedrijfswagens te beperkt (te weinig kilometers met een volle batterij)
 - f. Ik vind de laadruimte van elektrische bedrijfswagens te beperkt
 - g. Ik weet niet wie me hierbij kan helpen en adviseren
 - h. Ik ken geen voorbeelden van emissieloos vervoer binnen mijn branche
 - i. Anders, namelijk...

Indien 23=(zeer) ongeschikt op een of meerdere van c tot h, random één kiezen.

26. Om welke redenen vindt u >>één uit c tot h <<op dit moment niet geschikt voor uw bedrijf? Alternierend
- a. Ik heb te weinig tijd om me daarin te verdiepen
 - b. Ik vind het lastig goed/ betrouwbare informatie te vinden over de mogelijkheden voor emissieloos vervoer
 - c. Ik heb er op dit moment geen geld voor
 - d. Mijn bestaande bedrijfswagen is nog niet aan vervanging toe
 - e. Ik vind de actieradius van elektrische bedrijfswagens te beperkt (te weinig kilometers met een volle batterij)
 - f. Ik vind de laadruimte van elektrische bedrijfswagens te beperkt
 - g. Ik weet niet wie me hierbij kan helpen en adviseren



- h. Ik ken geen voorbeelden van emissieloos vervoer binnen mijn branche
- i. Anders, namelijk....

Rangorde max 5

27. Wat zouden voor u de 5 belangrijkste redenen zijn, om de overstap te maken naar een elektrische bedrijfswagen?

Max 5 selecteren belangrijkste eerst alternerend

- a. Lagere aanschafkosten dan huidige elektrische bedrijfswagens
- b. Lagere energiekosten in vergelijking met diesel en benzine
- c. Hogere overheidssubsidie en gunstigere fiscale regelingen dan nu
- d. Oplaadmogelijkheden bij mijn bedrijf of thuis
- e. Meer trekkracht dan huidige elektrische bedrijfswagens
- f. Meer laadruimte dan huidige elektrische bedrijfswagens
- g. Grotere actieradius dan huidige elektrische bedrijfswagens (meer kilometers met een volle batterij)
- h. Lagere onderhoudskosten in vergelijking met een diesel- of benzine aangedreven bedrijfswagens
- i. Meegaan in de trend van 'duurzaamheid'
- j. Verbeteren van het imago van mijn bedrijf

Behoefte aan informatie en praktische ondersteuning

Volgende 2 vragen aan alle respondenten

28. Hoe schat u uw kennis van emissieloos vervoer in?

- a. Uitstekend
- b. Goed
- c. Redelijk
- d. Matig
- e. Slecht

29. In hoeverre heeft u behoefte aan informatie over emissieloos vervoer?

- a. Zeer veel
- b. Veel
- c. Weinig
- d. Zeer weinig
- e. Geen

Indien positief top 2 op vraag 29

30. Welke informatie zou u willen ontvangen als het gaat om emissieloos vervoer?:

- a. Informatie over het aanbod aan emissieloos vervoer en emissieloze bedrijfswagens
- b. Informatie over de kosten van overstap naar emissieloos vervoer
- c. Informatie over kostenbesparing bij overstap naar emissieloos vervoer
- d. Informatie over bestaande en nieuwe regels
- e. Informatie over subsidies, fiscale regelingen en financiële voordelen
- f. Persoonlijk advies
- g. Persoonlijke hulp/coaching
- h. Anders namelijk:

31. Welke van de volgende bronnen en media zijn belangrijk voor u als u informatie zou willen zoeken over zero-emissie vervoer? *meerdere antwoorden mogelijk:*

- a. Landelijke media (dag- en weekbladen, radio- en tv rubrieken, websites)



- b. Plaatselijke krant
- c. Informatie van landelijke MKB-organisaties en brancheorganisatie,
- d. Collega-ondernemers
- e. Lokale en regionale ondernemersverenigingen voor mijn branche/vak
- f. Vakbladen en websites voor mijn branche/vak
- g. Specifieke websites, namelijk

Blok 4: Kennis, houding en gedragsintentie tav ZE zones (5 min)

Alleen voor respondenten groep 2

Uw bedrijf is gevestigd of actief in een of meerdere gemeenten waar vanaf 2025 zeer waarschijnlijk een zogenaamde zero-emissie zone komt. Dit zijn zones waarbinnen alleen elektrische bedrijfswagens mogen rijden en diesel- of benzine-aangedreven bedrijfswagens geen toegang hebben.

32. Heeft u vóór het invullen van deze enquête iets gehoord of gelezen over de komst van een zero-emissie zone in de gemeente(n) waar uw bedrijf gevestigd is?
 - a. Ja, ik weet goed wat dit betekent
 - b. Ja, heb ik iets over gehoord, maar ik kan me er weinig van herinneren
 - c. Nee
 - d. Weet ik niet
33. Heeft u vóór het invullen van deze enquête iets gehoord of gelezen over de komst van een zero-emissie zone in de gemeente(n) waar uw bedrijf activiteiten uitvoert?
 - a. Ja, ik weet goed wat dit betekent
 - b. Ja, heb ik iets over gehoord, maar ik kan me er weinig van herinneren
 - c. Nee
 - d. Weet ik niet
34. Hoe staat u tegenover de komst van een zero-emissie zone, als u kijkt naar het uitvoeren van uw **bedrijfsactiviteiten**? (5-punt schaal zeer positief zeer negatief, weet niet)

Indien vraag 34 (zeer) positief

35. U geeft aan dat u positief tegenover de komst van een zero-emissie zone staat als u kijkt naar het uitvoeren van uw bedrijfsactiviteiten. Waarom is dat zo? (Meerdere mogelijk alternerend)
 - a. Biedt kansen ten opzichte van mijn concurrenten
 - b. Biedt een goede gelegenheid om mijn bedrijfsvervoer anders te gaan inrichten
 - c. Aanpassen aan veranderingen hoort bij ondernemen
 - d. Mijn bedrijf werkt al met emissieloos vervoer
 - e. Ik vind het goed dat de overheid zich inzet voor meer leefbaarheid en een beter milieu in de stad
 - f. Ik wil niet dat mijn bedrijfsactiviteiten ten koste gaan van de leefbaarheid in de stad
 - g. Anders namelijk
36. Welke van deze redenen bepaalt het meest uw mening? (Meningen 35 terug laten komen)

Indien vraag 34 (zeer) negatief

37. U geeft aan dat u negatief tegenover de komst van een zero-emissie zone staat als u kijkt naar het uitvoeren van uw bedrijfsactiviteiten. Waarom is dat zo? (Meerdere mogelijk alternerend)
 - a. Ik kan daardoor mijn klanten en werklocaties niet meer bereiken
 - b. Betekent extra kosten, en drukt het rendement van mijn bedrijf
 - c. Betekent extra kosten voor mijn klanten, want moet ik doorberekenen
 - d. Mijn mogelijkheid om vrij te ondernemen wordt daardoor beperkt



- e. Is weer een extra overheidsmaatregel waarmee het MKB mee wordt belast
- f. Anders namelijk

38. Welke van deze redenen bepaalt het meest uw mening? *(Meningen 37 terug laten komen)*

39. Hoe staat u tegenover de komst van een zero-emissie zone, als u kijkt naar het **maatschappelijk belang** (denk aan milieu, leefbaarheid, klimaat)? *(5-punt schaal zeer positief zeer negatief, weet niet)*

Indien vraag 39 (zeer) positief

40. U geeft aan dat u positief tegenover de komst van een zero-emissie zone staat als u kijkt naar het maatschappelijk belang. Waarom is dat zo? *(Meerdere mogelijk alternerend)*
- a. Ik vind meer leefbaarheid in de stad belangrijk
 - b. Ik vind schonere lucht belangrijk
 - c. Ik vind duurzaamheid en klimaatbewust handelen belangrijk
 - d. Past bij maatschappelijk verantwoord ondernemen door het bedrijfsleven
 - e. Anders namelijk

41. Welke van deze redenen bepaalt het meest uw mening? *(Meningen 40 terug laten komen)*

Indien vraag 39 (zeer) negatief

42. U geeft aan dat u negatief tegenover de komst van een zero-emissie zone staat als u kijkt naar het maatschappelijk belang. Waarom is dat zo? *(Meerdere mogelijk)*
- a. Door alleen bedrijfswagens te weren worden de lasten oneerlijk verdeeld
 - b. Het MKB wordt hiervan de dupe; de overheid zou de grote bedrijven meer moeten aanpakken
 - c. Klimaatverandering wordt overdreven
 - d. Zero emissiezones helpen niet tegen klimaatverandering
 - e. Anders namelijk

43. Welke van deze redenen bepaalt het meest uw mening? *(Meningen 42 terug laten komen)*

44. Gaat u actie ondernemen, nu u weet dat u met uw bedrijf vanaf 2025 te maken krijgt met zero-emissie zones?
- a. Ja, zeker wel → volgende vraag
 - b. Ja, waarschijnlijk wel → volgende vraag
 - c. Nee, waarschijnlijk niet → naar vraag 46
 - d. Nee, zeker niet → naar vraag 46
 - e. Weet ik nog niet → naar volgende blok

Indien 44 ja

45. Wat denkt u te gaan doen? matrix vraag met antwoord mogelijkheden zeker wel, waarschijnlijk wel, niet doen, weet niet
- a. Ik ga informatie inwinnen over de zero emissie zones
 - b. Ik ga me actief oriënteren op koop of lease van een elektrische bedrijfswagen
 - c. Ik ga nu zeker een elektrische bedrijfswagen aanschaffen
 - d. Ik ga kijken of mijn bedrijf meer gebruik kan maken van fiets, elektrische scooter, elektrische bakfiets of het openbaar vervoer
 - e. Ik ga met andere ondernemers kijken of we samen iets kunnen organiseren rondom vervoer.
 - f. Ik ga kijken of ik het vervoer volledig kan uitbesteden (geen eigen bedrijfswagen meer nodig)
 - g. Ik ga contact opnemen met mijn branchevereniging of collega-ondernemers om te kijken wat we tegen de komst van zero emissie zones kunnen doen
 - h. Ik ga bezwaar maken bij de gemeente
 - i. Ik ga mijn bedrijf verplaatsen naar een andere gemeente zonder zero-emissie zone



- j. Ik ga het bedrijf beëindigen
- k. Ik ga me meer richten op klanten en werklocaties buiten de zero-emissie zone(s) en in gemeenten zonder zero emissiezone

Indien nee in 44

46. U gaat nog niets doen ter voorbereiding op de komst van zero-emissie zones. Wat zijn redenen voor u om nog niets te doen?
- a. Ik wacht af tot er meer duidelijkheid is over waar en wanneer er zero-emissie zones komen
 - b. Ik heb andere prioriteiten, waar ik mijn aandacht aan moet besteden
 - c. Ik heb geen zin om daar tijd en energie in te steken
 - d. Ik ben toch al van plan met mijn bedrijf te stoppen
 - e. Ik ben al bezig met plannen om mijn bedrijf te verplaatsen naar een gemeente waar geen zero emissiezone komt
 - f. Ik geloof niet dat die zero-emissie zones doorgaan
 - g. Ik verwacht dat collega-ondernemers of mijn brancheorganisatie bezwaar gaan maken tegen de zero-emissie zone
 - h. Anders namelijk
47. Van welke organisatie verwacht u onderstaande informatie te krijgen over zero-emissie zones
- Matrixvraag met landelijke overheid, gemeente, brancheorganisatie, geen enkele*
- a. Wetgeving en regelgeving rond zero-emissie zones
 - b. Begrenzing van zero-emissie zones (in welke wijken van gemeenten waar uw bedrijf is gevestigd of actief is)
 - c. Ingangsdatum van zero-emissie zones (wanneer vindt invoering plaats in gemeenten waar uw bedrijf is gevestigd of actief is)
 - d. Specificaties van bedrijfswagens die zijn toegestaan in een zero-emissie zone
 - e. Mogelijkheden voor financiële ondersteuning voor ondernemers die met zero-emissie zones te maken krijgen

BLOK 5: Persoons- & ondernemerskenmerken (2 min)

Alle respondenten vanaf hier

48. Hoe zou u de huidige financiële positie van uw bedrijf kenschetsen?
- a. Uitstekend
 - b. Goed
 - c. Voldoende
 - d. Matig
 - e. Slecht
 - f. Weet ik niet
49. Hoe is uw verwachting over de financiële positie voor de komende 5 jaar?
- a. Zeer pessimistisch - 2 - 3 - 4 - Zeer optimistisch weet niet.
50. Hoe heeft de coronasituatie het rendement van uw bedrijf beïnvloed?
- a. Zeer positief
 - b. Positief
 - c. Niet positief en niet negatief
 - d. Negatief
 - e. Zeer negatief
 - f. Weet ik niet
51. Heeft uw bedrijf (naast uzelf) medewerkers? Zo ja, hoeveel?
52. Hoeveel jaar bestaat uw onderneming?
- a. 1-3 jaar
 - b. 4-6 jaar



- c. 7-9 jaar
 - d. Langer dan 10 jaar bedrijf
53. In welke mate spelen duurzaamheid en milieubewustzijn een rol bij de huidige uitvoering van uw bedrijfsactiviteiten?
- a. Zeer grote rol
 - b. Grote rol
 - c. Neutraal
 - d. Kleine rol
 - e. Zeer kleine rol
54. Hoe belangrijk vindt u het dat u als ondernemer een bijdrage levert aan verbetering van milieu en leefbaarheid?
- a. Heel belangrijk
 - b. Belangrijk
 - c. Neutraal
 - d. Niet belangrijk
 - e. Helemaal niet belangrijk.

Indien (helemaal) niet belangrijk:

55. Waarom niet?
- a. Ik twijfel of mijn bijdrage veel verschil zal maken
 - b. Ik vind dat ik al genoeg doe om mijn bedrijf duurzaam te laten opereren
 - c. Ik vind dat grote bedrijven eerst een bijdrage moeten leveren
 - d. Ik vind dat primair een taak voor de overheid
 - e. Ik geloof niet dat het zo slecht gaat met klimaat en milieu
 - f. Ik vind de hele klimaatdiscussie niet interessant
 - g. Anders

BLOK 6: Achtergrondvragen alleen indien niet bekend in LISA steekproef.(2 min, niet voor I&O Panel en I&O Ondernemerspanel)

56. Wat is uw geboortejahr? (range 1920-2010)
57. Wat is uw geslacht?
58. Bent u lid van een brancheorganisatie? Zo ja, welke: ...
59. Hoe schat u uw beheersing van de Nederlandse taal in?
- a. Uitstekend
 - b. Goed
 - c. Redelijk
 - d. Slecht
 - e. Zeer slecht
60. Wat is uw hoogst gevolgde opleiding? (deze opleiding hoeft niet te zijn afgemaakt)
- a. Geen onderwijs / basisonderwijs / cursus inburgering / cursus Nederlandse taal
 - b. LBO / VBO / VMBO (kader- of beroepsgerichte leerweg) / MBO 1 (assistentenopleiding)
 - c. MAVO / HAVO of VWO (eerste drie jaar) / ULO / MULO / VMBO (theoretische of gemengde leerweg) / voortgezet speciaal onderwijs
 - d. MBO 2, 3, 4 (basisberoeps-, vak-, middenkader- of specialistenopleiding) of MBO oude structuur (vóór 1998)
 - e. HAVO of VWO (overgegaan naar de 4e klas) / HBS / MMS / HBO-propedeuse of WO-propedeuse
 - f. HBO (behalve HBO-master) / WO-kandidaats- of WO-bachelor
 - g. WO-doctoraal of WO-master of HBO-master / postdoctoraal onderwijs
 - h. Weet niet / wil niet zeggen
61. Afsluitende open vraag: heeft u een tip, opmerking of suggestie voor de Topsector Logistiek om de overgang naar slim en duurzaam bedrijfsvervoer aantrekkelijk en haalbaar te maken?
- Hartelijk dank voor uw antwoorden <einde>



I&O Research Enschede

Zuiderval 70
Postbus 563
7500 AN Enschede
T (053) 200 52 00
E info@ioresearch.nl
KVK-nummer 08198802

I&O Research Amsterdam

Piet Heinkade 55
1019 GM Amsterdam
T (020) 308 48 00
E info@ioresearch.nl