



**POM**

Platform Ondernemend Meierijstad

## **Goederenvervoer Meierijstad duurzaam & bereikbaar**

**Paul Bleumink  
Managing Partner**

**Laura van Hal  
Consultant**

Nijmegen, 31 juli 2023

Buck Consultants International  
Postbus 1456  
6501 BL Nijmegen  
Telnr. : 024 379 0222  
Mobiel : 06-21869181  
E-mail : [laura.hal@bciglobal.com](mailto:laura.hal@bciglobal.com)

- 1. Achtergrond rapport**
- 2. Aanpak**
- 3. Resultaten**
- 4. Conclusies**
- 5. Aanbevelingen**
- 6. Bijlagen**
  - a. Uitkomsten enquête**

## BRABANT SLIBT DICT: PAK DE REGIE

21 juni 2022 – Het staat vast: de verbreding van de snelweg A50 ten noorden van Oss gaat een oplopen. Dat werd deze week bekend. De oplossing voor het fileknooppunt wordt pas in 2030 staat niet op zich. Ook andere infraprojecten in Brabant lopen vertraging op of staan zelfs on

## Brussel stemt voor emissiehandelssysteem wegvervoer en scheepvaart

BRANDSTOFTAKS

Het Europees Parlement heeft dinsdag ingestemd met de uitbreiding van het emissiehandelssysteem (ETS) naar het wegvervoer en de scheepvaart.

ROEL VAN DER MAAS  18 april 2023 15:04

## Politiek Meierijstad is vele filemeldingen beu: 'Alles loopt vast. Niet alleen in Veghel, maar ook in Rooi en Schijndel'

SINT-OEDENRODE - „We willen niet langer elk half uur genoemd worden bij de filemeldingen op de radio.” Met deze woorden maakt Bertus van Berkel van het CDA in Meierijstad duidelijk dat hij de verkeersdrukte op de A50 en N279 rond Veghel helemaal beu is.

Robèrt van Lith 14-01-22, 10:22 Laatste update: 14-01-22, 12:07 Bron: BD

## “Reduceren CO2-uitstoot vereist lef transportsector”

De transportsector moet verduurzamen, en snel. Met elektriciteit, waterstof of biodiesel als brandstof daalt de CO2-uitstoot, maar aanpassing van het wagenpark en de

14 MAART 2022

## Realisatie klimaatdoelstellingen vrachtvervoer in het nauw

Zonder tijdige en afdoende financiering voor de verduurzaming van de transportsector zijn de klimaatdoelen niet haalbaar. Deze zorg deelt Transport en Logistiek Nederland (TLN) met de

# 1. Achtergrond

- Begin 2022 heeft de gemeenteraad de “Duurzame mobiliteitsvisie Meierijstad” vastgesteld. Een van de hoofdambities in dit document, bereikbaarheid, staat momenteel onder druk. Dit gaat ten koste van het vestigingsklimaat van Meierijstad en geeft overlast voor inwoners en ondernemers, door wegcongestie en verhoogde uitstoot van emissies
- Voorkomen van extra filedruk en verduurzaming van het goederenvervoer zijn voor de industrie en logistiek in Veghel/Meierijstad hierdoor belangrijke issues
- Naast noodzakelijke aanpassingen in de infrastructuur (wegen, waterwegen, kunstwerken, etc.) zijn ook initiatieven van bedrijven afzonderlijk, maar vooral ook om als bedrijven gezamenlijk nodig om het vervoer van en naar de bedrijven te optimaliseren
- In dit kader heeft POM aan BCI gevraagd om vanuit de ondernemerszijde te verkennen waar momenteel de kansen en knelpunten liggen in de regio om de CO2 uitstoot van het transport en de congestie op de weg te verminderen



**Wie niet bereikbaar is staat stil... Samen zorgen we dat Meierijstad bereikbaar blijft!**

## 2. Aanpak

- Om de kansen en knelpunten van de CO2 uitstoot van het transport en de congestie op de weg in kaart te brengen zijn vier stappen doorlopen

### Stap 1

- Er zijn gesprekken gevoerd met bedrijven om in kaart te brengen hoe transport in de regio duurzamer georganiseerd kan worden.
- Waar liggen knelpunten in de huidige transportstromen en op welke manieren kunnen we die reduceren?

### Stap 2

- Naar aanleiding van de gesprekken is met een aantal bedrijven een individueel vervolg traject gestart. Denk hierbij aan het doorrekenen van de CO2 uitstoot in de keten en reductie van emissies van het transport.
- Deze projecten vallen buiten de scope van dit rapport, het eigenaarschap ligt bij de bedrijven.

### Stap 3

- Op basis van de gesprekken in stap 1 en kennis vanuit BCI is een checklist opgesteld met mogelijke maatregelen om het transport te verduurzamen en congestie te verminderen.
- Middels een enquête zijn deze maatregelen, en vragen over duurzaamheid/ bereikbaarheid, uitgezet bij ondernemers om te toetsen in hoeverre deze voor hen relevant zijn.

### Stap 4

- De resultaten uit de gesprekken met de bedrijven en de enquête zijn verwerkt in dit eindrapport.
- Er is een overzicht opgesteld met de top 10 aan maatregelen en de mate van impact per maatregel
- Er zijn aanbevelingen geformuleerd

# 3. Resultaten

Op de volgende slides wordt een korte samenvatting van de resultaten geschetst. De uitkomsten per enquêtevraag zijn verwerkt in de bijlage van dit document

- 47 respondenten hebben de enquête ingevuld
- Hiervan is:
  - 17% verlader
  - 36% vervoerder
  - 47% overig, met name productiebedrijven en handel
- Bij de survey is gevraagd naar de omvang van de organisatie in termen van vervoersbewegingen per week (eigen transport en uitbesteed).  
Kijkend naar het transport heeft:
  - Het grootste deel van de bedrijven heeft < 250 vervoersbewegingen per week
  - Ongeveer 20% van de bedrijven heeft 250 tot 500 vervoersbewegingen per week
  - 6% van de bedrijven 500 tot 1000 vervoersbewegingen
  - 6% van de bedrijven 1000 – 2500 vervoersbewegingen

## Duurzaamheid

### Algemeen

- 70% van de respondenten geeft aan dat het verminderen van de CO2 uitstoot belangrijk tot zeer belangrijk is
- >75% van de respondenten geeft aan bereid te zijn om te investeren in maatregelen om emissies te verminderen
- Bijna alle bedrijven voeren maatregelen in om reizen van medewerkers te beperken. Faciliteren van fietsen naar werk & het stimuleren van thuiswerken worden het meest gebruikt. Stimuleren van OV wordt het minst gebruikt vanwege gebrek aan goede verbindingen

### Top 5 maatregelen die momenteel worden toegepast om uitstoot te verminderen

1. Optimaliseren van de lading (bijvoorbeeld betere palletbenutting, gebruik verpakkingsmateriaal)
2. Aanschaf van energiezuinige voertuigen
3. Plannen op het vermijden van files (buiten spijtijden rijden)
4. Het gebruik van elektrische voertuigen
5. Training zuiniger rijden aanbieden voor chauffeurs

### Top 5 belemmeringen voor verduurzaming



Kosten

1



Beschikbaarheid  
laadinfrastructuur

2



Actieradius  
beperkt

3



Onvoldoende  
ondersteuning  
overheid

4



Wachten op  
technische  
ontwikkelingen

5

## Duurzaamheid

### Meest kansrijke maatregelen voor de toekomst

### Korte termijn (<2 jaar)

### Lange termijn (2 – 5 jaar)

1. Aanschaf van energiezuinige voertuigen



2. Het gebruik van alternatieve brandstoffen zoals HVO



3. Training zuiniger rijden aanbieden voor chauffeurs



4. Rijgedrag chauffeurs verbeteren door terugkoppelen prestaties



5. Het gebruik van elektrische voertuigen



6. Het investeren in waterstof voertuigen



7. Meten van de CO2 uitstoot



8. CO2 uitstoot op klantniveau terugkoppelen aan klanten





## Bereikbaarheid:

### Algemeen

- 30% van de respondenten geeft aan regelmatig last te hebben van congestie op de weg, 51% heeft hier soms last van
- 23% van de respondenten maakt gebruik van andere modaliteiten dan de weg, met name binnenvaart
- +/- 25% van de respondenten geeft aan te overwegen andere tijdstippen te gaan rijden of andere maatregelen te willen nemen om files te mijden
- De beperkingen voor het vermijden van files zit met name in klantwensen, openingstijden & werktijden

### Respondenten geven aan de volgende maatregelen toe te (willen) passen:

- Ritplanning aanpassen om drukke knelpunten te vermijden
- Openingstijden verruimen
- Vroeger vertrekken
- Overleg met klanten voor afspraken op andere tijden
- Laden/ lossen meer verspreiden over de dag
- Nachtleveringen
- Meer/ beter combineren van lading

**Met een aantal bedrijven is een verdiepend gesprek gevoerd. Hieruit kwamen de volgende resultaten:**

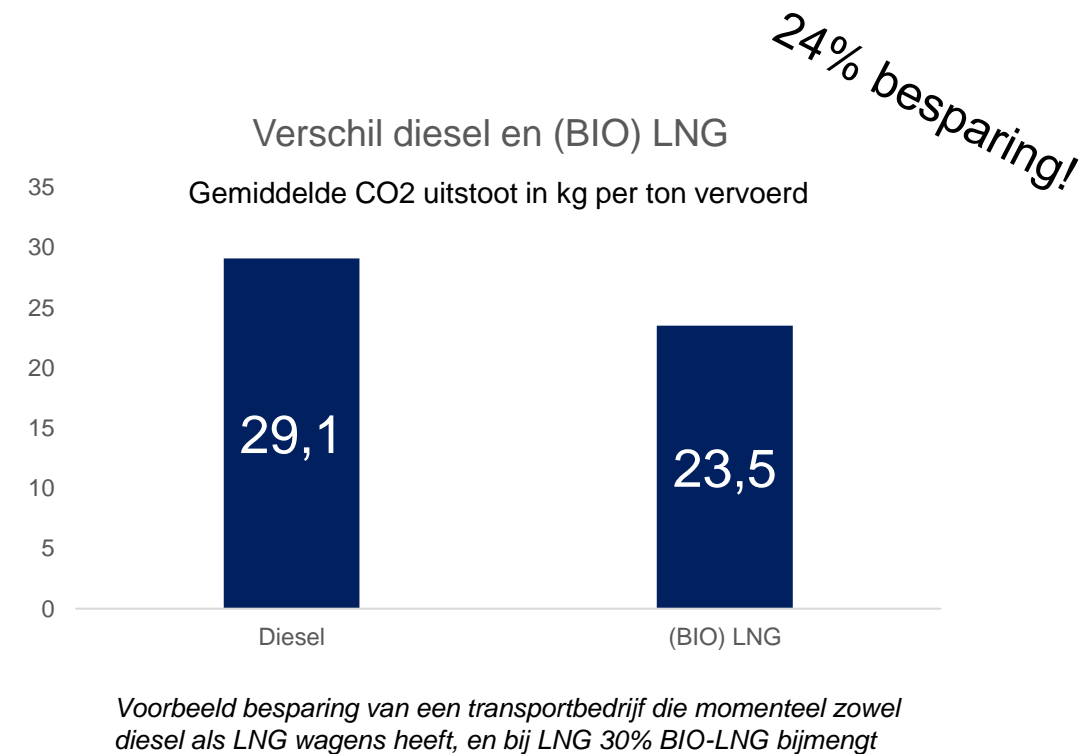
- Bereikbaarheid en mobiliteit: bedrijven kampen met problemen rond de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen, voornamelijk tijdens spijtijden
- Elektrificatie en implementatie van elektrische trucks: hoewel elektrische trucks beschikbaar zijn, zijn er nog uitdagingen met betrekking tot oplaadinfrastructuur op de locatie en het effectief inzetten van deze voertuigen
- Netcongestie: Er is behoefte aan slimmigheden om het elektriciteitsnet te ontlasten en optimaal gebruik te maken van opgewekte zonnestroom
- Regelgeving: het is nog lastig om alle regelgeving omtrent duurzaamheid te volgen. De strakheid van de regelgeving wordt verder als een uitdaging gezien. Er is een pleidooi voor een meer geleidelijke overgang en het gezamenlijk voeren van lobby om haalbare doelen te bereiken
- Duurzaamheid bij uitbesteed transport: het is een uitdaging om uitstoot te verminderen als men gebruik maakt van uitbesteed transport. Hoe krijg je je vervoerders mee?



## 4. Conclusies

Het doel van de survey was om meer inzicht te krijgen in de thema's duurzaamheid en bereikbaarheid. Het zijn met name kleinere bedrijven die hebben gereageerd. Kijkend naar de resultaten van de gesprekken en de uitkomsten van de enquête vallen een aantal zaken op:

- Het verminderen van emissies voor het personeel gebeurt nu met name door thuiswerken aan te bieden en regelingen om fietsen te stimuleren. OV wordt weinig gebruikt i.v.m. ontbreken van verbindingen
- Bedrijven geven aan bereid te zijn om te investeren in duurzaamheid, maar onzekerheid over beleid en zaken als netcongestie werken belemmerend
- Ook de hoogte van de investeringen is voor bedrijven een beperkende factor
- Er wordt met name ingezet op elektrificatie van het wagenpark op de korte termijn, op de lange termijn is er meer geloof in waterstof
- Een tussenoplossing ontbreekt: er wordt weinig gesproken over het gebruik van alternatieve brandstoffen zoals LNG of HVO



## 4. Conclusies

Kijkend naar de uitkomsten van de enquête, dan vallen de volgende zaken op:

- De klant speelt een belangrijke rol in het verduurzamen
- Veel bedrijven geven aan dat investeren alleen interessant is als dit kan worden doorbelast naar klant
- Oplossingen om de uitstoot of het verkeer verder te reduceren zijn intern gericht, er wordt bijna niets bij de klant neergelegd
- Bedrijven gaan niet graag het gesprek aan met de klant om aanpassingen in levertijden of ordergroottes te bespreken
- Een groot deel van de ondernemers ervaart problemen met congestie op de weg, toch heeft een relatief klein deel (25%) hierop maatregelen doorgevoerd en geeft slechts 36% aan hiervoor open te staan.
- Grootste reden voor niet kunnen aanpassen wordt klantafspraken/ wensen benoemd. Ook het niet open zijn van locaties of beperking in werktijden (conclusie, men wil wel maar....)
- Combineren van transport door samenwerking met andere vervoerders wordt door niemand geselecteerd als we kijken naar de plannen voor de toekomst
- Er is bij de respondenten nu nog weinig vertrouwen in de toegevoegde waarde van emissie data delen
- Specifieke bereikbaarheid knelpunten die zijn benoemd: A50, wegennet rondom de Doornhoek, N279, toegangswegen Erp, toegang van/ naar bedrijventerreinen opstoppingen ervaren.
- Vanuit ervaring en kennis van BCI over dit onderwerp is een lijst met mogelijke verbetermaatregelen opgesteld die zowel voor grote(re) als voor kleine(re) bedrijven toegepast kunnen worden om te verduurzamen en de bereikbaarheid te verbeteren. Deze maatregelen zijn op de volgende twee slides opgenomen

# 4. Conclusies – Top 10 maatregelen

Aanpak in keten	Top-10 maatregelen	Sub-maatregelen	Verwachte- CO2 Impact op supply chain- end-to-end niveau
Transportpreventie (strategische keuzes)	1.Minder volume	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Sturen op minder volume vanuit verre locaties</li> <li>b. Customer-service (verwachting van klanten bijwerken, bijvoorbeeld minder express delivery)</li> </ul>	Substantiële reductie (5-15%)
	2.Near-sourcing van fabrieken en warehouses (dichtbij klantrelaties). Hierdoor zijn de te verplaatsen afstanden kleiner.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Fabrieken en warehouses dichtbij klantrelaties vestigen</li> <li>b. Mogelijk hogere arbeids/vestigingskosten in ruil voor minder complexe logistiek</li> </ul>	Uitgebreide reductie (5-15%)
	3.Re-shoring van manufacturing footprint.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Terughalen van fabrieken naar geografische marktlocaties</li> </ul>	Uitgebreide reductie (5-15%)
	4.Optimale verpakkingen van producten (meer producten per ruimte eenheid (bijv. per pallet.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Slimme verpakkingsmateriaal voor producten</li> <li>b. Gerecycled materiaal</li> </ul>	Geringe reductie (0-5%)
	5. Hoge beladingsgraden hanteren en naleven. Door minder vervoer van lucht, slimmere indeling van transportbewegingen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Zo min mogelijke 'lege' ritten</li> <li>b. Efficiëntere planning</li> <li>c. Ritten slim combineren en plannen&gt; routeoptimalisatie</li> </ul>	Geringe reductie (0-5%)
	6. Warehouses vergroening (afname energieverbruik ,etc.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Koeling en airco optimalisatie</li> <li>b. Fabrieksgebouwen verduurzamen</li> <li>c. Gebouwinstrumentatie en overzicht</li> <li>d. Gebouw services en distributie systemen</li> <li>e. Carbon &amp; energie management</li> <li>f. Ventilatie management</li> <li>g. Gekoelde opslag management</li> <li>h. Verwarmingsmanagement</li> <li>i. Huishoudelijke apparatuur vergroening</li> <li>j. Verlichting verduurzaming</li> <li>k. Bevochtiging optimalisatie</li> <li>l. Heet water</li> </ul>	Substantiële reductie (5-15%)

# 4. Conclusies - Top 10 maatregelen

‘schone’ modaliteiten switch	7. Modal shift in hoofdtransport	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Transitie van lucht-naar zeevracht</li> <li>b. Transitie van weg-naar zeevracht</li> <li>c. Transitie van weg- naar spoorvracht</li> <li>d. Transitie naar meer vervoer door buisleiding netwerk</li> <li>e. Transitie van minder vervoer via airfreight</li> </ul>	Maximale reductie (40-50%)
	8. Modal shift in voor-en na transport (de huidige markt (en) focussen meer en meer op betrouwbaarheid, in plaats van kosten/lead-time)	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Transitie naar elektrisch weg transport/binnenvaart/spoor</li> <li>b. Het gebruik van duurzame (elektrisch/waterstof/LNG) trucks voor inter-warehouse transfers/pendelverkeer.</li> </ul>	Maximale reductie (15-40%)
Innovaties/verduurzamingstechnieken voor transport per weg	9. Last-mile duurzaam uitvoeren	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Elektrische fietsen</li> <li>b. (on)bemande Pick-up points (pakketkluisen/ophaalpunten) – consolidatie van pakketten</li> <li>c. Elektrische busjes</li> <li>d. Binnenstedelijk binnenvaartnetwerk voor goederen (afval/bouw zie Gemeente Utrecht)</li> </ul>	Uitgebreide reductie (15-40%)
	10. Verkeers-/rijgedrag van personeel monitoren en verbeteren.	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Constante rijnsnelheid (bijvoorbeeld ‘adaptive’ cruisecontrol)</li> <li>b. Spitsvermijding (avond/nacht distributie)</li> <li>c. Optimale bandenspanning</li> </ul> <p style="text-align: center;">Minimaliseer remmen &gt; gas los</p>	Geringe reductie (0-5%)

## 5. Aanbevelingen - individuele bedrijven

- Denk ook na over gebruik van alternatieve brandstoffen, deze kunnen ook een aanzienlijke brandstofbesparing realiseren
- Start met het in kaart brengen van de uitstoot. Er lijkt een blinde vlek te zijn op het nut van data, terwijl het meten van uitstoot een eerste stap is om inzicht te krijgen en gericht te kunnen sturen
- Zorg voor laadpalen op het eigen terrein (ook als je zelf geen elektrische voertuigen hebt) zodat ook klanten en leveranciers laadmogelijkheid hebben
- Er is meer bij klanten te halen dan men denkt, ga vaker met klanten in gesprek om te kijken wat er mogelijk is qua leverdagen en tijden/ consolidatie van bestellingen of bijdragen aan extra kosten voor bijvoorbeeld het gebruik van alternatieve brandstoffen
- Door de CO2 uitstoot te meten kan dit gebruikt worden in gesprekken met klanten ter onderbouwing. BCI heeft inmiddels bij een grote groep vervoerders door het hele land de CO2 uitstoot in kaart gebracht. Mark Huisman van Huisman Logistics was een van de bedrijven die de uitkomsten heeft ingezet bij gesprekken met klanten

*“De CO2 inzichten vormen niet alleen een mooie basis voor de toekomst, maar geven ons ook input om met een andere insteek met klanten in gesprek te gaan. We kunnen nu bijvoorbeeld aantonen wat de uitstoot per rit is en het verschil laten zien in uitstoot tussen een truck die op diesel rijdt of op LNG. Als klanten zich daarvan bewust worden, blijken ze soms best bereid meer te betalen. We hebben het nu dus niet meer alleen over euro’s, maar ook over uitstoot en efficiëntie”*

*Mark Huisman, Huisman Logistics (2023)*

# 5. Aanbevelingen - gezamenlijke aanpak

**Uit het onderzoek komt tevens de afhankelijkheid van wet- en regelgeving, beleid en beschikbaarheid van middelen naar voren. Er is dan ook een rol weggelegd voor provincies en gemeenten, maar ook voor andere belanghebbenden zoals een ondernemersvereniging**

- Infrastructuur en laadpunten: gemeenten en provincies kunnen investeren in de ontwikkeling van een goed netwerk van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen
- Gemeenten en provincies kunnen pilotprojecten en proeftuinen opzetten om innovatieve en duurzame transportoplossingen te testen. Dit biedt bedrijven de mogelijkheid om nieuwe technologieën en benaderingen uit te proberen voordat ze grootschalig worden geïmplementeerd
- Duurzaamheidsvoorwaarden in aanbestedingen: bij het toekennen van opdrachten en vergunningen kunnen gemeenten en provincies duurzaamheidsvoorwaarden opnemen
- Een ondernemersvereniging kan als platform fungeren om transportbedrijven bij elkaar te brengen. De vereniging kan gezamenlijke initiatieven opzetten, zoals het delen van ladingen om transportefficiëntie te vergroten of gezamenlijk te investeren in duurzame transportmiddelen en infrastructuur
- Lobbyen en beleidsbeïnvloeding: als vertegenwoordigers van de sector kunnen ondernemersverenigingen lobbyen bij de overheid en andere relevante instanties voor gunstige beleidsmaatregelen en subsidies die de overgang naar duurzaam transport stimuleren
- Kennisdeling en bewustwording: organiseren van workshops, seminars en conferenties om kennis te delen en bewustheid te creëren
- Door benchmarking en het vaststellen van prestatie-indicatoren kan een ondernemersvereniging bedrijven helpen hun eigen prestaties te meten en te vergelijken met anderen. Dit stimuleert gezonde concurrentie en moedigt bedrijven aan om hun duurzaamheidsinspanningen te verbeteren

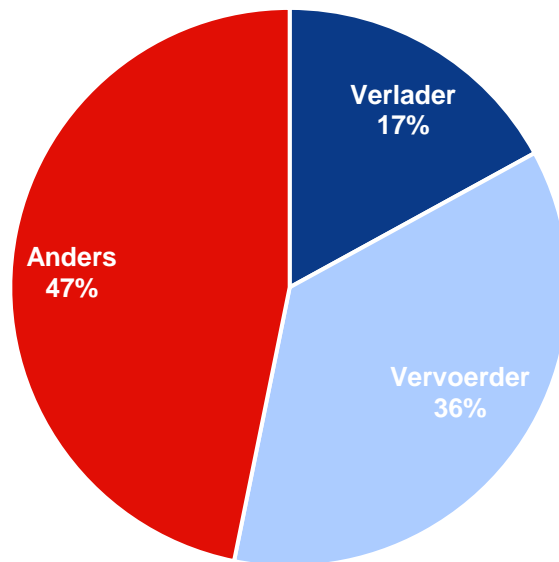




## Bijlagen

## 6. A Uitkomsten enquête (47 respondenten)

### 1. Wat voor soort bedrijf heeft u (of bent u werkzaam)?

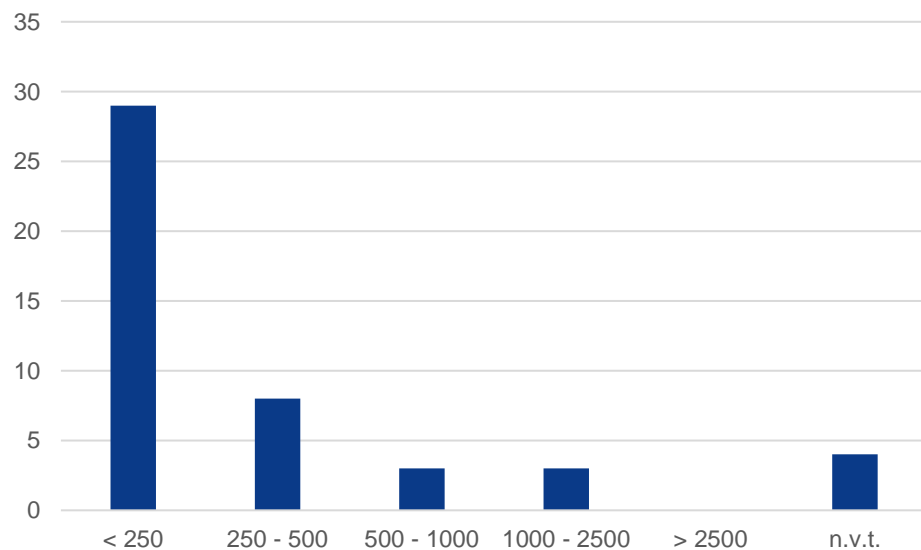


#### Categorie 'anders' bestaat uit:

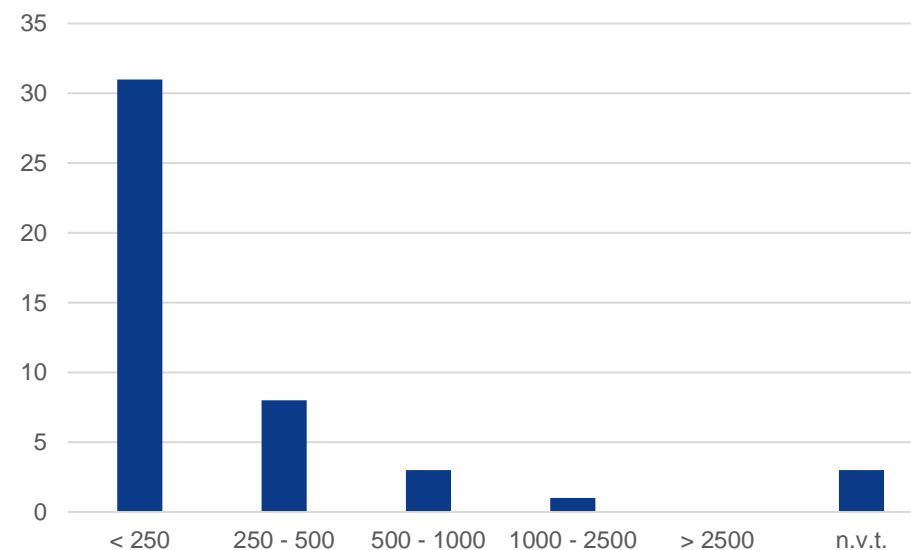
- Productiebedrijven
- Detailhandel
- Zakelijke dienstverlening
- Overig

## Omvang transportbewegingen

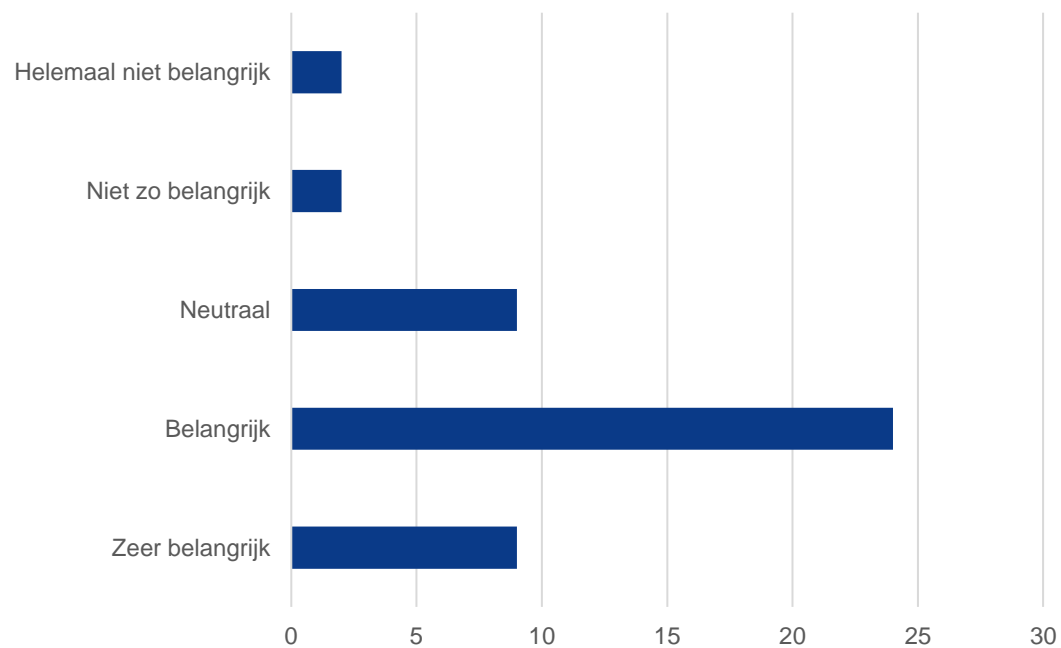
2. Hoeveel transportbewegingen met eigen voertuigen heeft uw bedrijf op weekbasis die van/naar de vestiging in Meierijstad rijden?



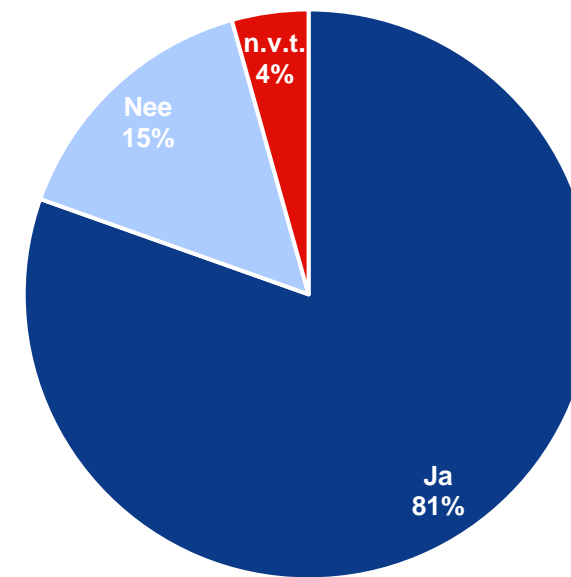
3. Hoeveel transportbewegingen met externe voertuigen heeft uw bedrijf op weekbasis die van/naar de vestiging in Meierijstad rijden?



#### 4. Hoe belangrijk vindt u het verminderen van CO2-uitstoot voor uw bedrijf op dit moment?



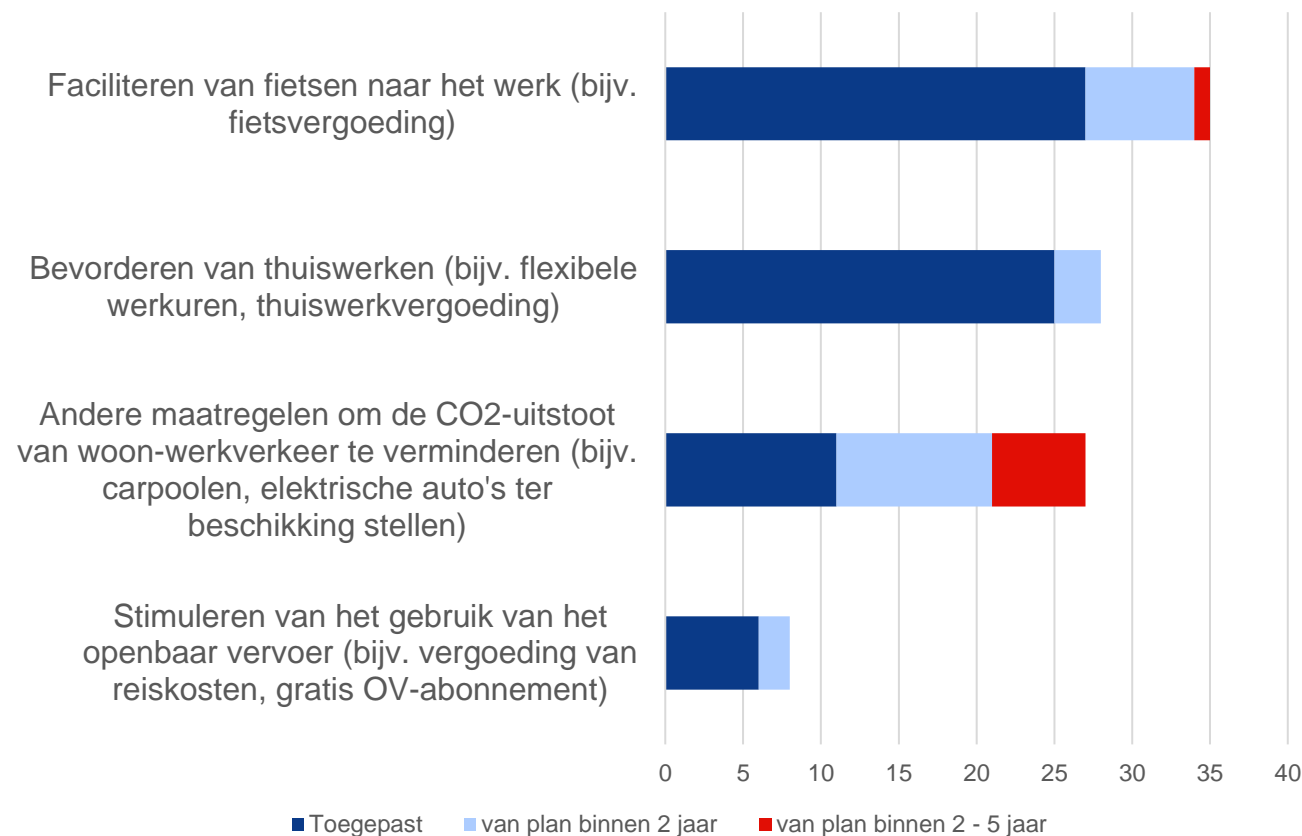
#### 5. Bent u bereid om extra te investeren in maatregelen om de CO2-uitstoot van uw bedrijf verder te verminderen?



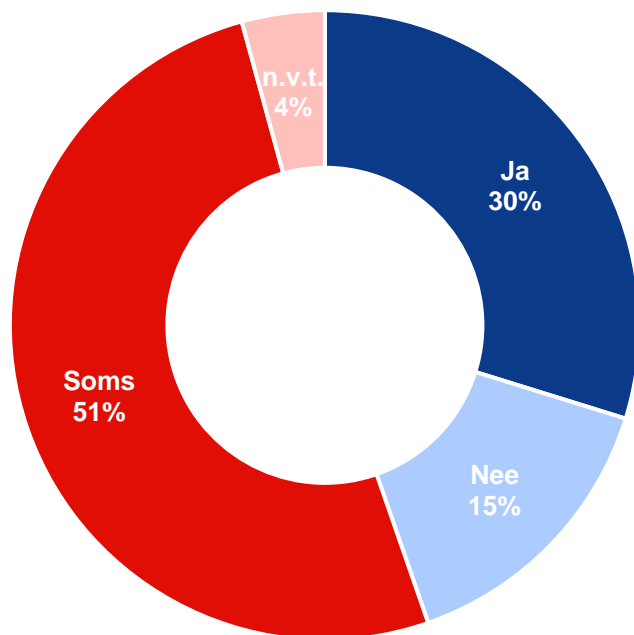
## 6. Is uw organisatie bezig met het reduceren van auto km's van het personeel (nu of van plan in de toekomst), en zo ja op welke manier?

Uit de toegevoegde opmerkingen blijkt dat thuiswerken & gebruik van OV niet altijd mogelijk is:

- Werk moet op locatie worden uitgevoerd
- Werktijden staan geen OV toe
- Locatie niet geschikt voor OV



## 7. Ervaart uw bedrijf problemen als gevolg van verkeersopstoppingen tijdens het goederenvervoer?



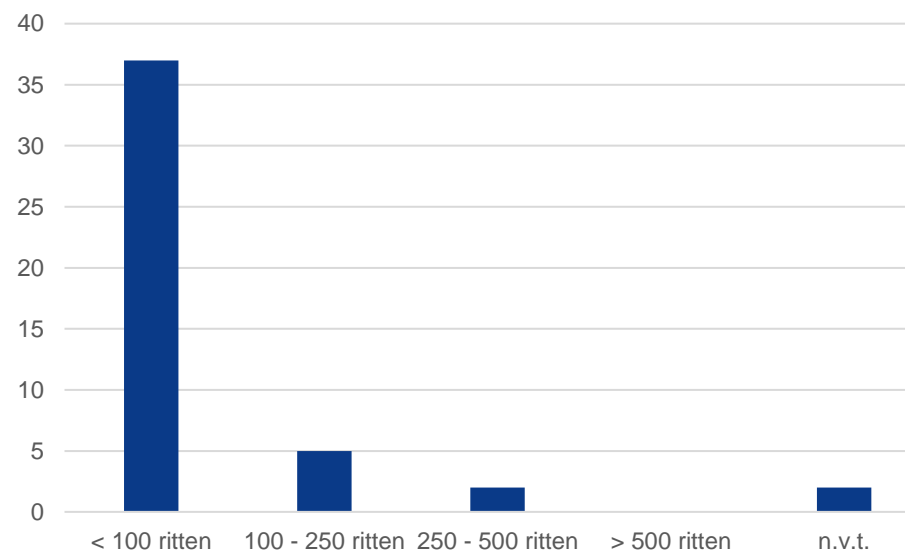
### Gevolgen:

- Afspraken niet kunnen nakomen
- Boeteclausules
- Verminderde flexibiliteit

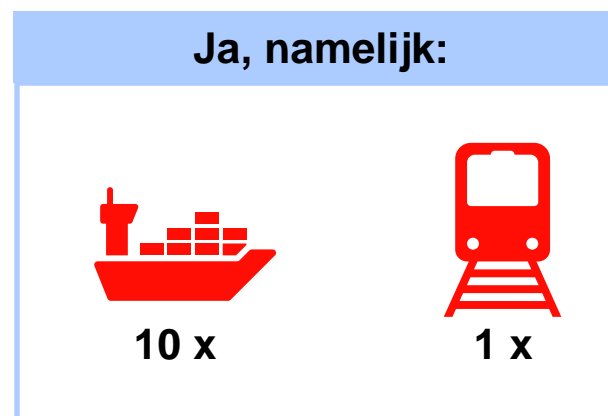
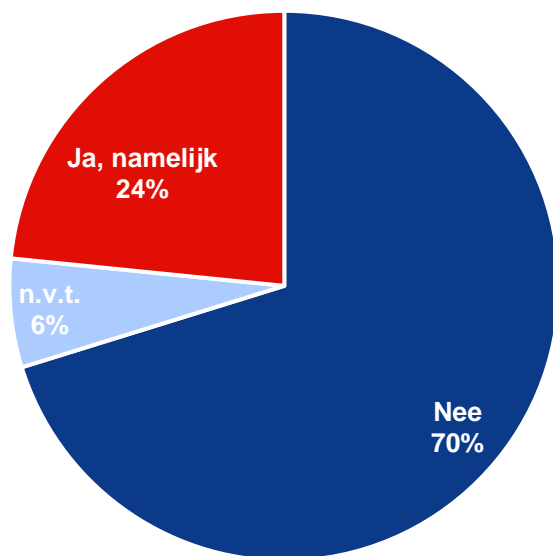
## 8. Hoe vaak wordt goederenvervoer bij uw bedrijf tijdens de spitsuren uitgevoerd (aantal ritten per week)?

### Opmerkingen:

- Rijden buiten de spits werkt met name in de ochtend door vroeg te vertrekken, avondspits is lastiger te vermijden
- Afhankelijkheid door tijden voor laden/ lossen



9. Maakt uw bedrijf gebruik van andere vervoerswijzen zoals binnenvaart of het spoor om files tijdens het goederenvervoer te vermijden, zo ja welke?

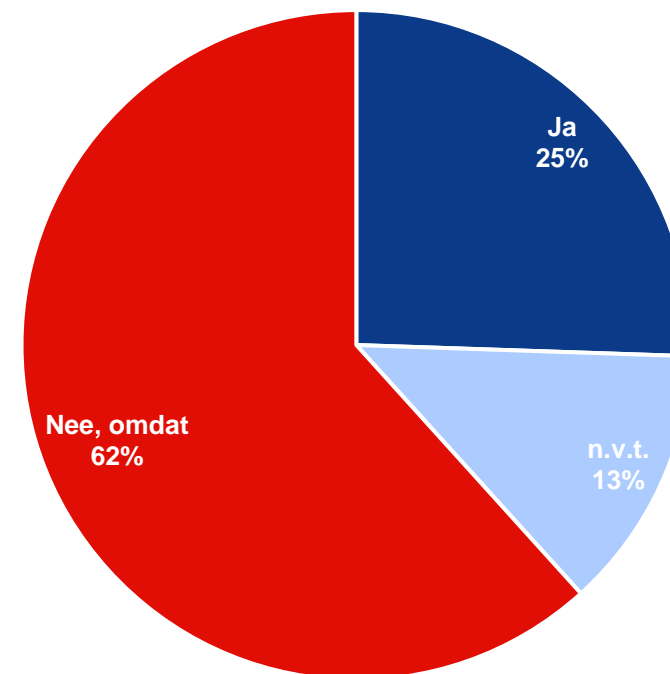




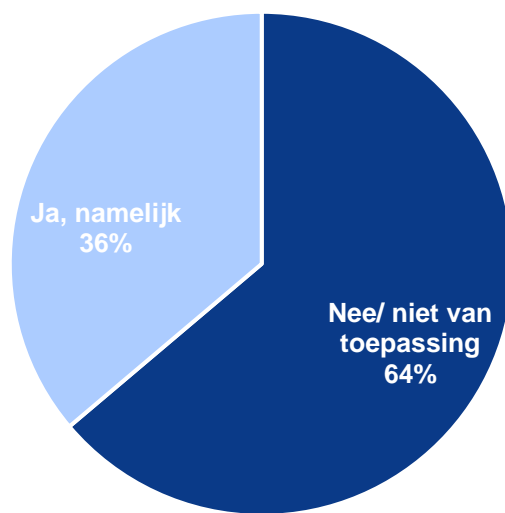
## 10. Heeft uw bedrijf overwogen om het goederenvervoer te verplaatsen naar andere tijdstippen om files te vermijden?

### Beperkingen die benoemd zijn bij 'nee, omdat':

- Afspraken met de klant over levertijden
- Locaties niet toegankelijk
- Werkuren tussen 09:00 – 17:00



## 11. Neemt uw bedrijf maatregelen (of worden maatregelen overwogen) om het goederenvervoer tijdens de spitsuren te verminderen of te vermijden?



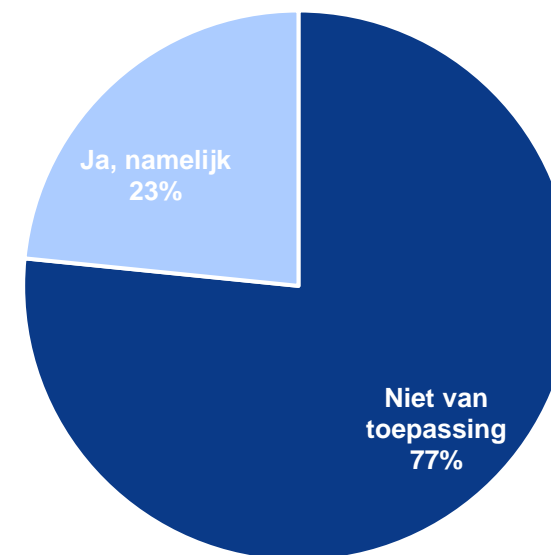
### Maatregelen die benoemd zijn bij 'ja, namelijk':

- Routeplanning om drukke knelpunten te vermijden
- Openingstijden verruimen
- Vroeger vertrekken
- Overleg met klanten voor afspraken op andere tijden

**12. Zou uw bedrijf bereid zijn om aanpassingen te doen om de impact van goederenvervoer tijdens de spitsuren te verminderen (zoals andere routes, klantafspraken etc.)?**

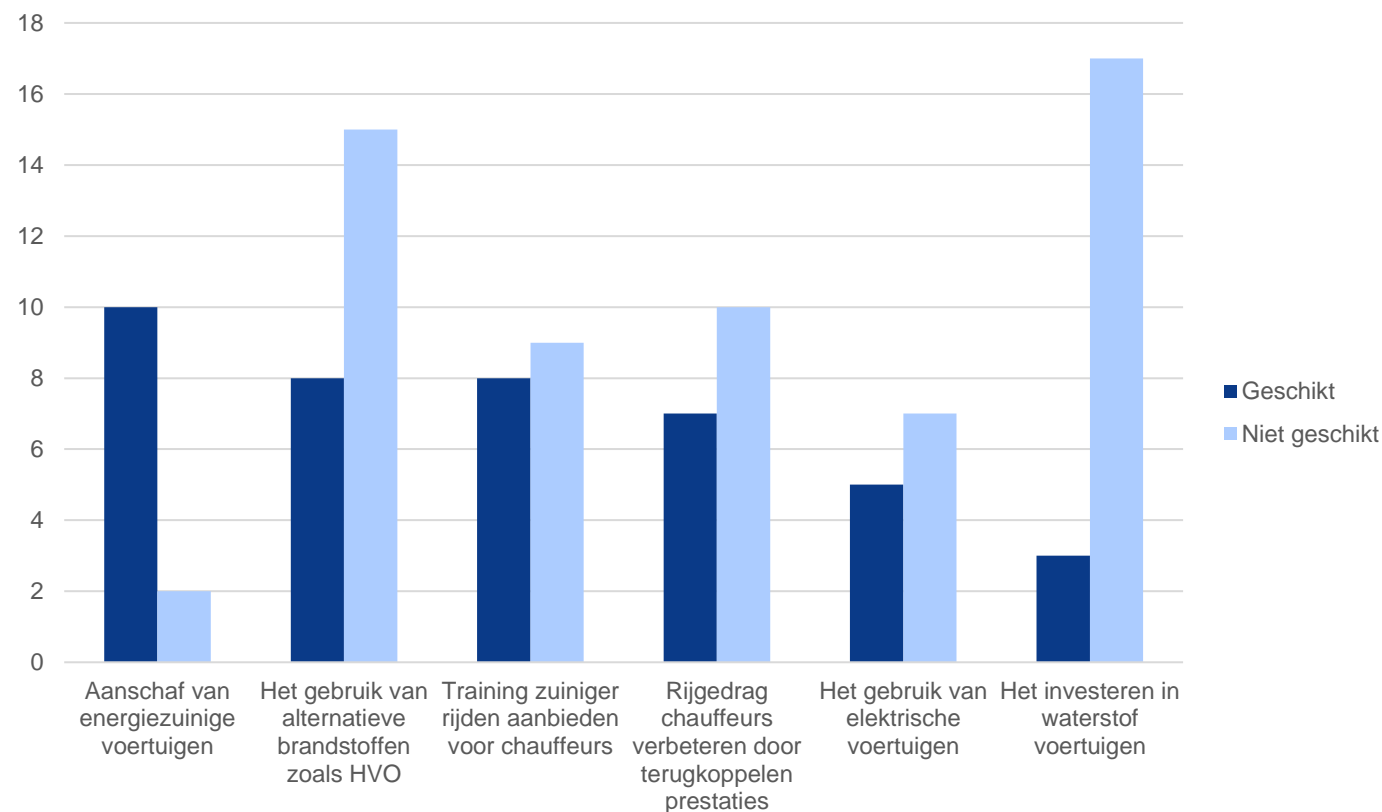
**Aanpassingen die benoemd zijn bij 'ja, namelijk':**

- **Laden/ lossen meer verspreiden over de dag**
- **Alsnog met klant in overleg**
- **Nachtleveringen**
- **Meer/ beter combineren van lading**

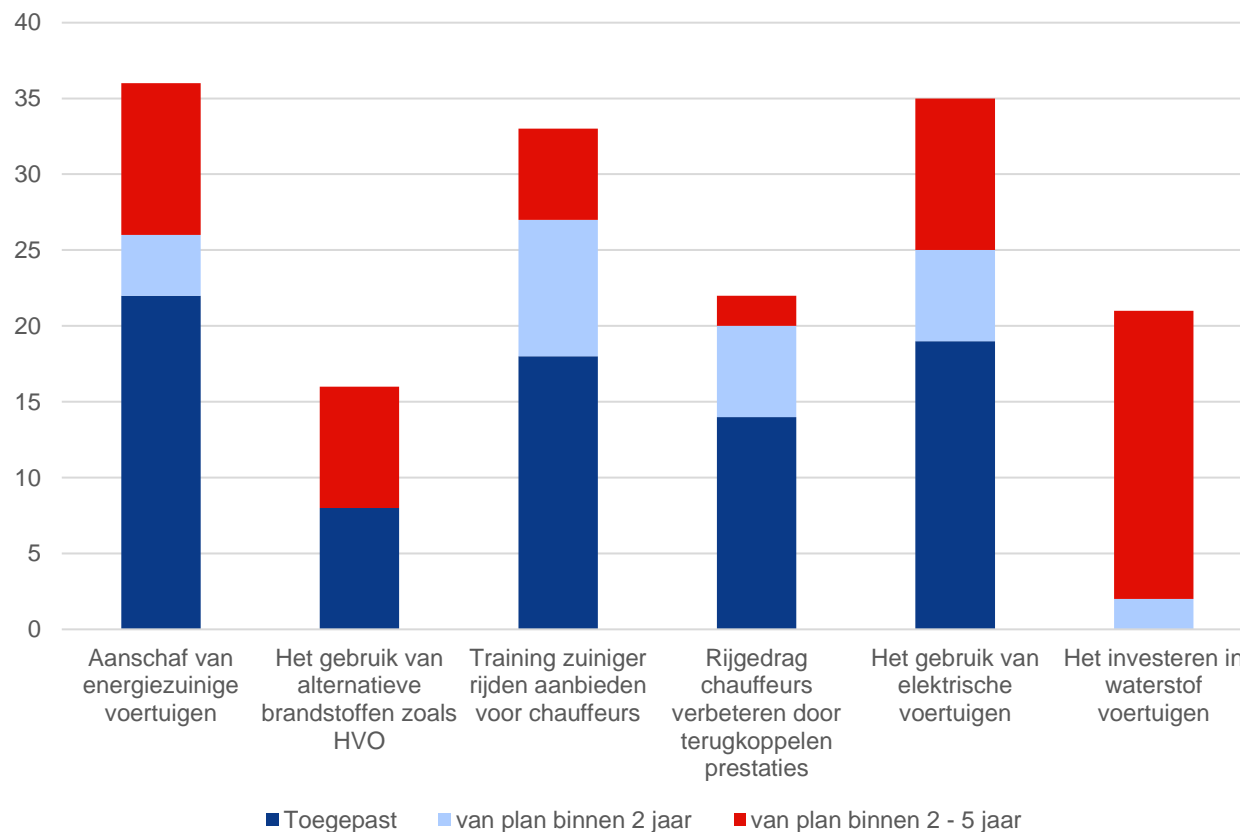


Ervaringen uit de praktijk laten zien dat er veel verschillende maatregelen zijn om het aantal km's en de uitstoot in transport te reduceren. Hierna volgt een overzicht van maatregelen, geclusterd per onderwerp, die wij bij verschillende logistieke bedrijven hebben opgehaald. Graag horen we van u welke van deze maatregelen geschikt zouden zijn voor uw organisatie, en of deze maatregel al (gedeeltelijk) is toegepast of wordt toegepast in de toekomst.

### 13. Voertuigen & rijgedrag



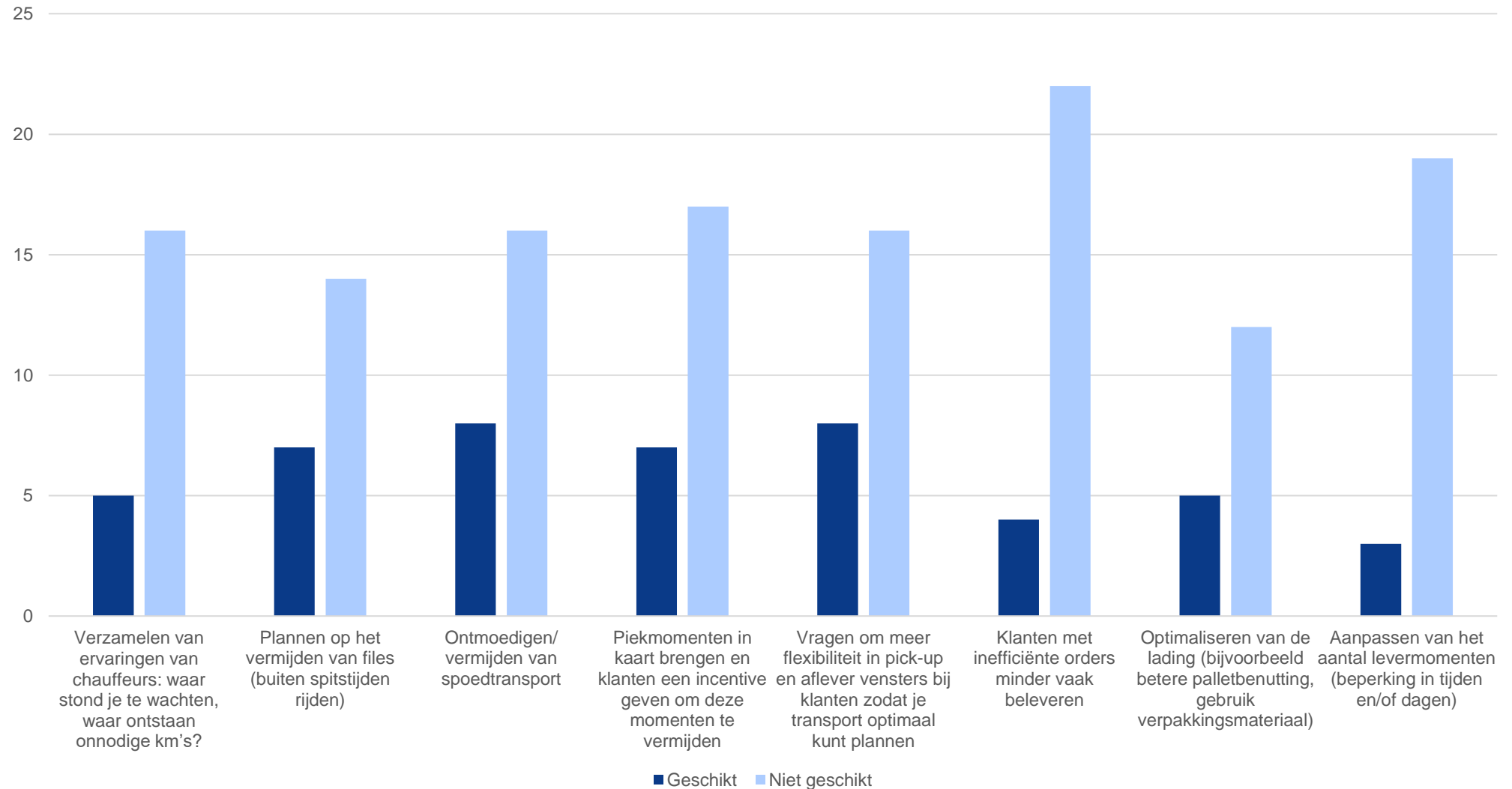
### 13. Voertuigen & rijgedrag



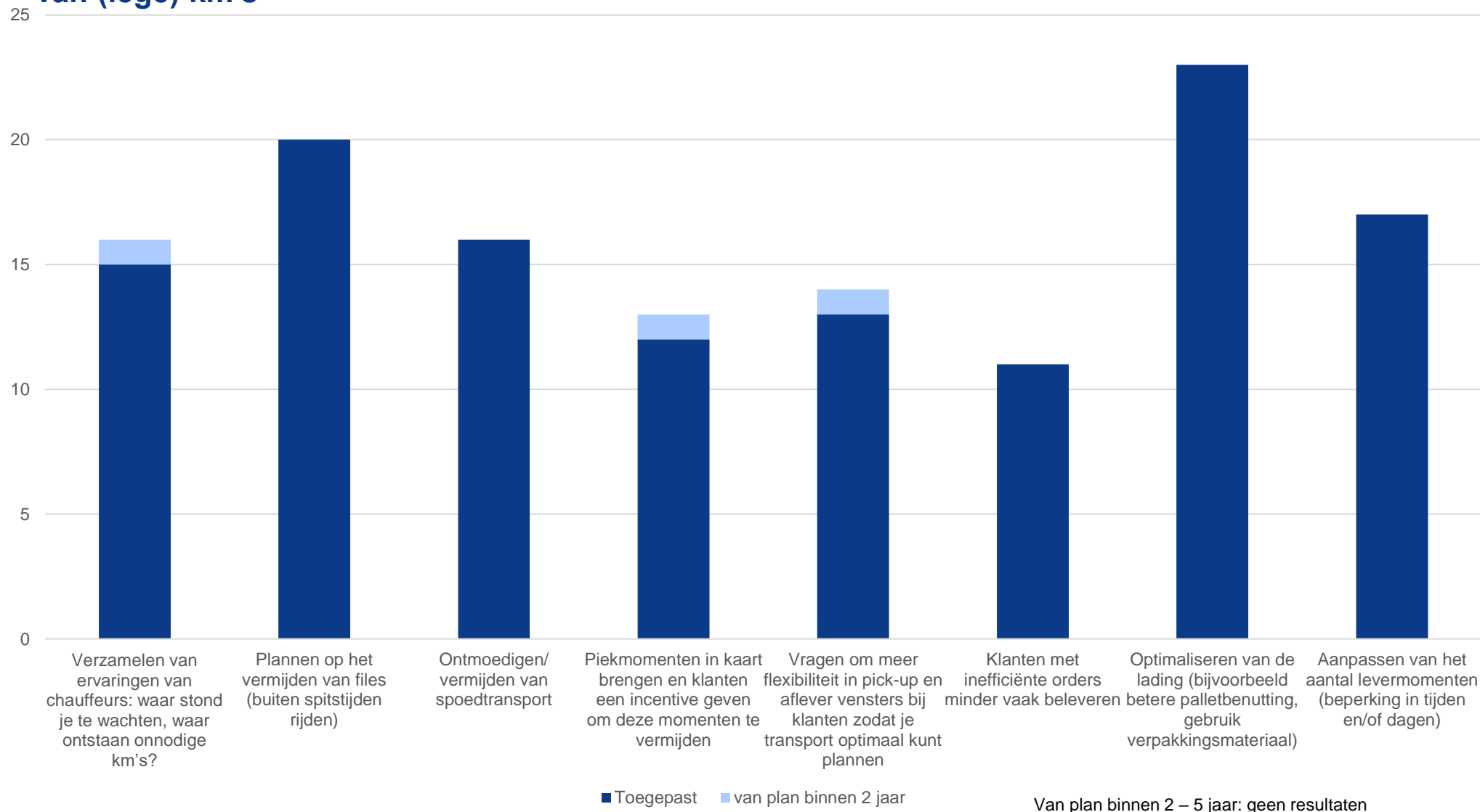
**Netcongestie en wachten op verbeterde technologie worden aantal keer benoemd als reden voor later inzetten op maatregelen.**

**Opvallend is dat momenteel geen enkel bedrijf waterstof gebruikt, maar ook groot aantal verwacht dit in de toekomst wel te gaan doen.**

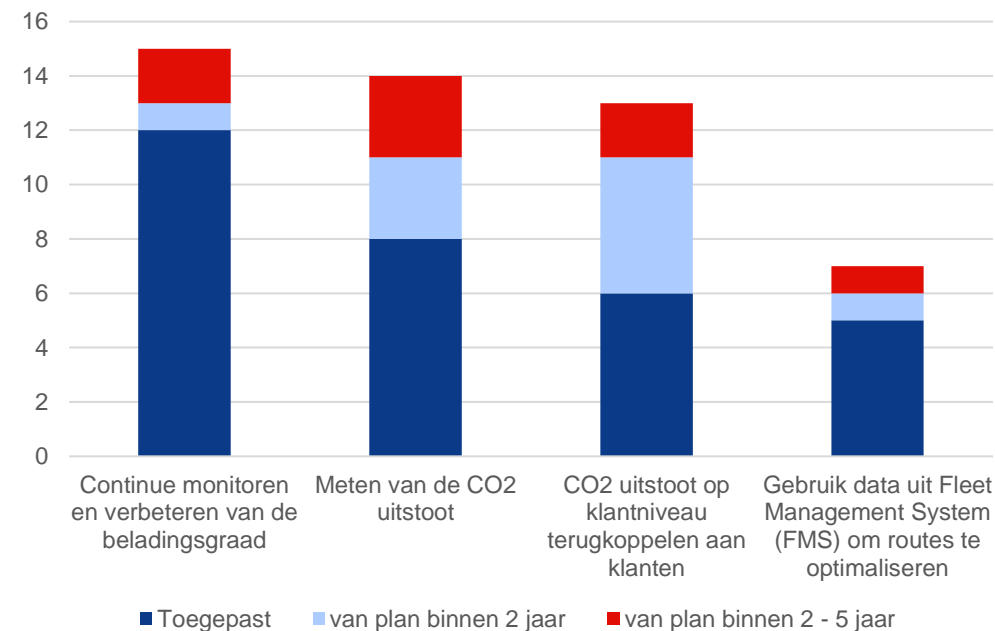
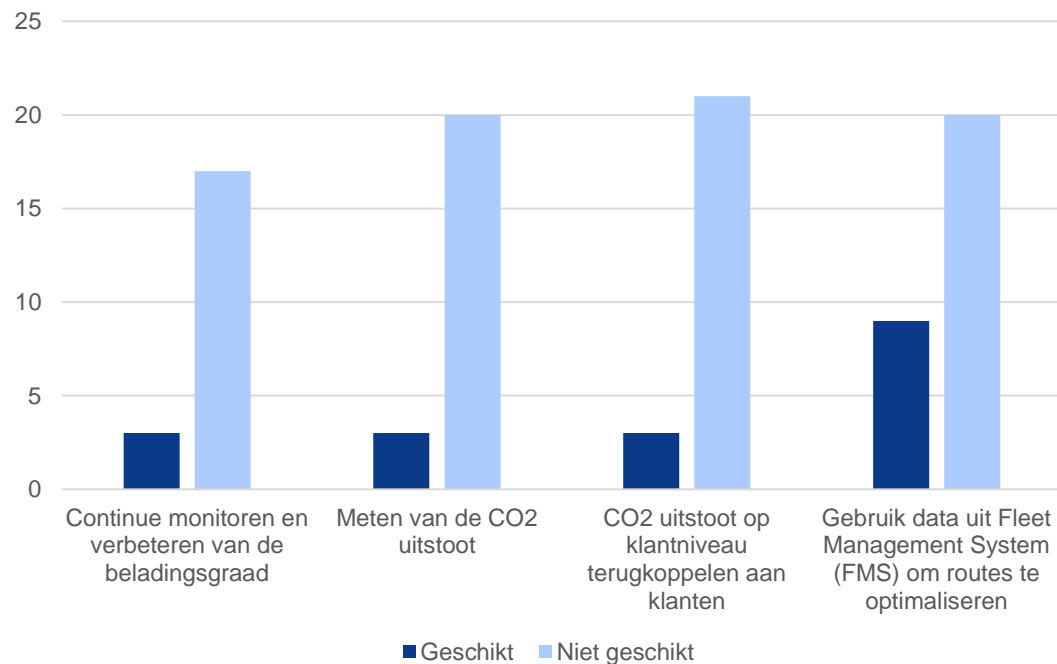
## 14. Efficiënter rijden en verminderen van (lege) km's



## 14. Efficiënter rijden en verminderen van (lege) km's

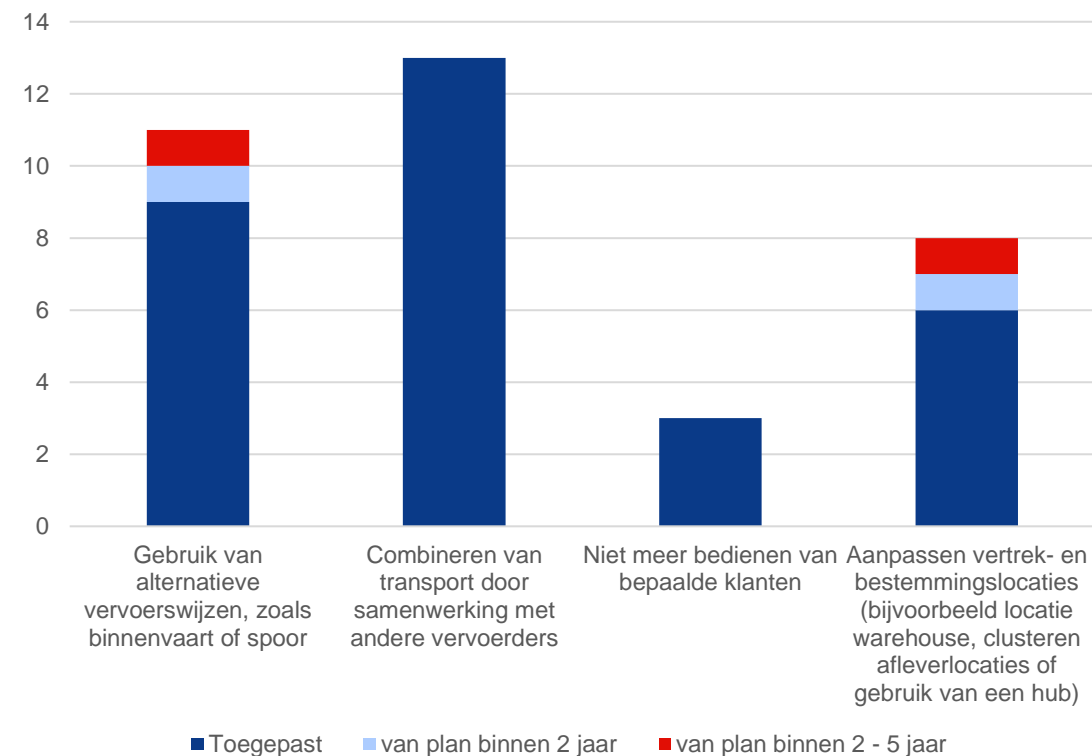
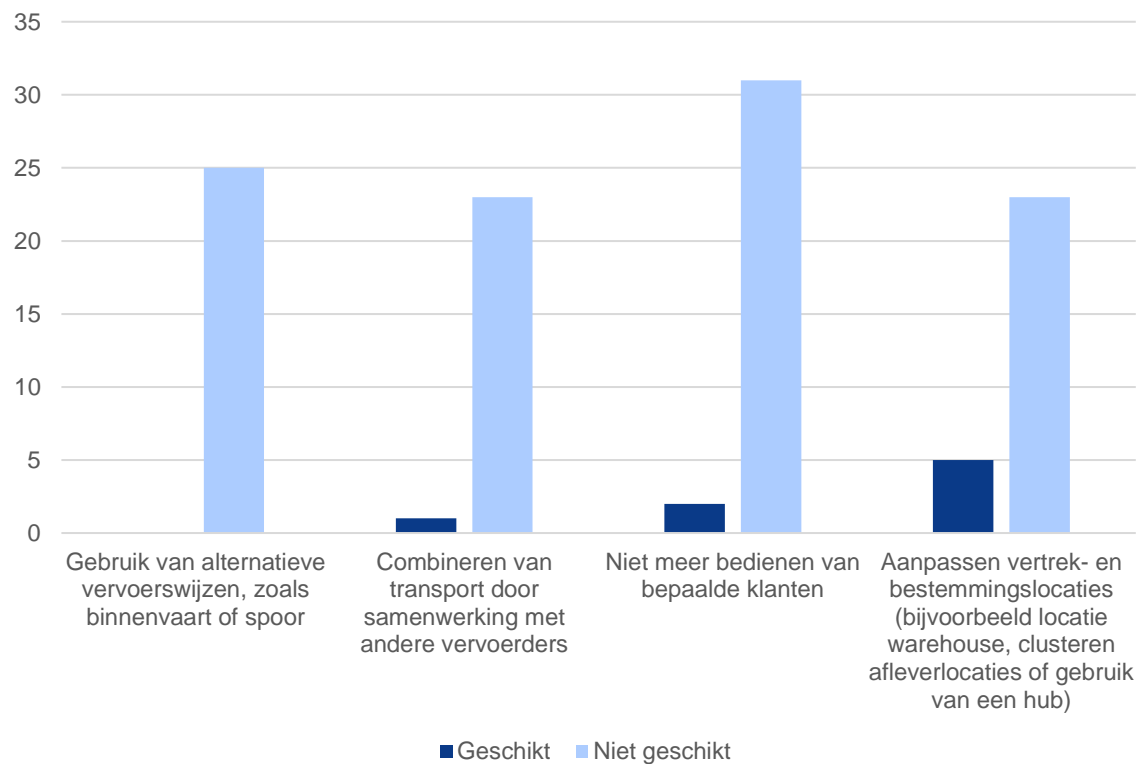


## 15. Meten en analyseren





## 16. Overige maatregelen



## 17. Welke obstakels ziet u voor uw bedrijf om maatregelen te nemen om de CO2-uitstoot te verminderen?

### Obstakels die benoemd zijn bij 'andere obstakels':

- Actieradius elektrische voertuigen
- Kosten waar klant nog niet voor wil betalen
- Vergunningsaanvragen traag/moeizaam
- Overheid stimuleert maar faciliteert niet
- Technische ontwikkelingen afwachten

