

DISCUSSIEBIJDRAGE

Heleen BULDEO RAI Vrije Universiteit Brussel (VUB), Onderzoeksgroep Mobilise

Discussiebijdrage bij: **achter iedere logistieke zending zit de mens en dus gedrag** door Ricky Goldewijk, Froukje Bekius en Daan Zegwaart

In deze paper introduceren de auteurs twee theoretische modellen om ondernemers te begeleiden naar gedragingen die een **duurzame stadslogistiek** mogelijk maken. Ten eerste biedt het COM-B model inzicht in de voorwaarden voor gedragsverandering door de capaciteit, de gelegenheid, de motivatie en het gedrag van binnenstadondernemers te kaderen. Ten tweede geeft het Transtheoretisch Model een inkijk in het gedragsveranderingsproces uit zes fasen waar binnenstadondernemers doorheen gaan: van precontemplatie en contemplatie, via voorbereiding en actie, tot behoud en eventuele terugval. Om de modellen in de praktijk te brengen, stellen de auteurs dat een zorgvuldige, begripvolle en constructieve benadering van binnenstadondernemers essentieel is. Betrokken facilitators dienen te komen tot een diagnose en plan van aanpak door een luisterend oor te bieden en de juiste vragen te stellen, vergelijkbaar met hoe psychologen hun patiënten begeleiden.

Vanuit ons onderzoek naar op duurzaamheid gerichte gedragsveranderingen bij onlineconsumenten, bieden de concepten uit de paper houvast. Zo vonden we inderdaad dat consumenten ander keuzegedrag vertonen wanneer ze **gemotiveerd** zijn (Cauwelier et al., 2024) en webwinkels daartoe de **gelegenheid** bieden (Buldeo Rai et al., 2021). Toch bleken vooral **geld en gemak** hun keuzegedrag te bepalen (Buldeo Rai et al., 2019), vermoedelijk geldt dit ook voor ondernemers. In hoeverre erkennen de modellen deze mechanismen en bieden ze tegengewicht? Daarnaast bieden de fasen van **behoud en terugval** een uitstekende aanleiding om te onderzoeken hoelang duurzaamheidsinterventies effectief nawerken, overigens de voornaamste kritiek op de nudging techniek waarmee wij en tal van andere onderzoekers aan de slag gingen. Zowel voor onlineconsumenten als binnenstadondernemers blijft de vraag hoe bestendig gedragsverandering is wanneer marktdynamieken eerder op terugval aansturen dan op behoud, ongeacht capaciteit, gelegenheid en motivatie.

Ook de analogie van "logistieke psycholoog" voelt in eerste instantie treffend aan, al dringen twee vragen zich op. Enerzijds, hoe binnenstadondernemers **begripvol begeleiden** wanneer het niet hun bevoorradingslogistiek is die hun parten lijkt te spelen, dan wel het wetgevend kader dat schijnbaar eenzijdig en uit het niets de spelregels verandert? Anderzijds, hoe **constructief co-creëren** met binnenstadondernemers wanneer niet alleen individuele keuzes maar (ook) systemische standaarden (e.g., beperkte opslagruimtes, ontmoedigingsmaatregelen voor grote goederenvoertuigen) een duurzame bevoorradingslogistiek bemoeilijken? Ten slotte, op welke manier kan technologie een

ondersteunende rol spelen? Kunnen data en digitale instrumenten niet alleen bijdragen aan duurzame stadslogistiek in al zijn praktische facetten, maar ook inzicht bieden in de collectieve impact van individuele acties en keuzes? Kan technologie helpen om de perceptie te doorbreken dat onze eigen inspanningen weinig verschil maken, en zo ons eigenaarschap in gedragsverandering versterken?