

DISCUSSIEBIJDRAGE

Marij Compagner Movares

Discussiebijdrage bij: **De invloed van zero emissiezones op het MKB: een analyse van voertuigdata** door: Alieke Haanstra, Anna Dreischerf, Paul Buijs

De paper stelt, terecht, dat het MKB het meest beïnvloed wordt door de komst van ZE-zones, omdat dat ze beperkte middelen en capaciteit hebben om zich aan te passen aan de beleidsmaatregelen. Er wordt benoemd dat een breder pakket aan effectieve ondersteunende maatregelen onderzocht moet worden om ervoor te zorgen dat ook MKB'ers zich kunnen aanpassen aan de beleidsmaatregelen.

Echter: dit is beredeneerd vanuit het gedachtegoed dat dezelfde bedrijven de binnenstad moeten blijven bedienen, ook met de komst van ZE zones. Hier kunnen vraagtekens bij gezet worden:

Is het wel zo'n groot probleem dat een deel van de bedrijven het centrum niet meer kan blijven bedienen?

In de paper wordt aangegeven dat de meerderheid van de voertuigen het centrum niet frequent bezoekt. Als bedrijven hun activiteiten uit de binnenstad verplaatsen, is het dan wel zo dat een groot gedeelte van de omzet daadwerkelijk verloren gaat? Het is goed denkbaar dat de negatieve impact op de meeste bedrijven minder groot is dan wordt aangenomen.

In plaats van als uitgangspunt te hanteren dat dezelfde bedrijven de binnenstad moeten kunnen blijven bedienen, kunnen we ook accepteren dat er een verschuiving plaatsvindt. Er ontstaat een markt voor bedrijven die zich specialiseren in leveringen binnen de zero-emissiezones, en voor bedrijven die hun activiteiten verplaatsen naar de rand van de stad. Dit biedt kansen voor een herstructurering van het bedrijfsleven, waarbij bedrijven zich kunnen richten op specifieke niches, zoals duurzame binnenstadleveringen of logistieke processen buiten de zones.

Dit stimuleert bedrijven om te investeren in duurzame technologieën en innovatieve transportoplossingen. Bedrijven die niet de middelen hebben om te voldoen aan de strenge eisen van zero-emissie zones, of voor wie de noodzaak om te investeren in zero emissie voertuigen niet hoog genoeg is omdat ze niet vaak in het centrum hoeven te zijn, kunnen hun logistieke processen anders indelen. Bijvoorbeeld door gebruik te maken van dienstverleners gespecialiseerd in duurzame last mile bezorging.

Hoewel de toegang tot de binnenstad via zero-emissie zones inderdaad uitdagingen met zich meebrengt voor (met name) kleine MKB'ers, moet deze ontwikkeling niet enkel gezien worden als een probleem, maar ook als een kans voor herstructurering en specialisatie.