WHITEPAPER

DUURZAAMHEID IN TRANSPORT: VAN VERPLICHTING NAAR KANS

Tijd voor een frisse wind in transportland

LCB logistics community brabant

MIDPOINT BRABANT

Breda University OF APPLIED SCIENCES

INHOUD

Introductie 2

Voorbeeldbedrijf: De Rooy Transport 4

Hoe alles in elkaar grijpt 6

Onderzoek is openbaar, resultaten delen na afloop 8

Wat verwachten klanten (verladers) van transporteurs? 10

Waarom nou dat verdo#mde duurzaamheid belangrijk is 12

Voorbeeldbedrijf: Kivits Drunen 14

2 bedrijven op zoek naar een passende strategie 16

Wat verwachten accountants van transporteurs? 18

Duurzaamheid in de logistieke sector 20

Aan de slag & contactgegevens 22

INTRODUCTIE

Duurzaamheid als kans

Duurzaamheid zorgt voor een transitie in de transportsector. Wet- en regelgeving, klantverwachtingen en rapportages maken duurzaamheid steeds belangrijker. Hoewel de rapportageverplichting (CSRD) er voor veel bedrijven tijdelijk af is, kent verantwoord ondernemen geen pauzeknop. Deze whitepaper laat zien waarom duurzaamheid niet alleen belangrijk is, maar ook als kans geldt voor transporteurs.

Transporteurs moeten in de komende jaren een paar belangrijke vragen beantwoorden. In deze whitepaper geven bedrijven hierop al antwoord:

- Hoe maak je duurzaamheid praktisch toepasbaar binnen je onderneming?
- Hoe benut je duurzaamheid als strategisch voordeel?

Werken aan toekomstbestendigheid

De duurzaamheidstransitie drukt bedrijven met de neus op de feiten. Het is de vraag of de gemiddelde transporteur op dit moment voldoende bezig is met het toekomstbestendig maken van het bedrijf. Toch is dat wel essentieel, want klanten en overheden stellen andere eisen aan transport. Tegelijkertijd moeten bedrijven aantrekkelijk zijn en blijven voor (jonge) medewerkers en de eigen winstgevendheid versterken.

Vergroot aantrekkelijkheid

De voordelen van duurzaamheidsbeleid binnen een organisatie zijn groot. Denk hier eens aan:

- Met een sterke duurzaamheidstrategie haal je meer uit je bedrijf en realiseer je meer waarde voor de eigen operatie en klanten.
- Het betekent een grotere kans om over voldoende personeel te beschikken. Het maakt je als werkgever aantrekkelijk voor ondervertegenwoordigde groepen én nieuwe generaties.

- In duurzaamheidsrapportages kun je CO2-data meenemen, maar ook rapporteren over personeelsbeleid en hoe duurzaam je werkt. Klanten, overheid en accountants gaan hier om vragen. Als vervoerder kun je zo op dit aspect het verschil maken.

Zet duurzaamheid om in bedrijfsvoordeel

Duurzaamheid voelt misschien als een verplichting of spannend, maar is dat niet. In deze whitepaper laten we zien hoe duurzaamheid jou als ondernemer verder helpt, hoe je geld kunt verdienen met duurzaamheid(rapportages), wat klanten en accountants verwachten en van welke tools je gebruik kunt maken bij het opstellen van rapportages.

De informatie en inzichten in de whitepaper zijn afkomstig van:

- collega transporteurs die al aan de slag zijn
- duurzaamheidsexperts
- een verlader die duurzaamheid hoog op de agenda heeft staan
- een accountant/adviseur

Het resultaat is een document waarin we laagdrempelig info aanreiken en proberen te prikkelen om ook de eerste stappen te zetten als ondernemer. Ga slim aan de slag met duurzaamheid en duurzaamheidrapportage, maak jouw transportbedrijf klaar voor een zonnige toekomst!

VOORBEELDBEDRIJF: DE ROOY TRANSPORT

De Rooy Transport heeft al jaren het stempel 'voorbeeldbedrijf'. De onderneming is meer dan gemiddeld bezig met duurzaamheid. Wat doet het bedrijf en waarom? Wat levert het op en wat zijn de geleerde lessen?

'Duurzaamheid zit in mijn DNA'

Sommige transporteurs krijgen jeuk van het woord duurzaamheid, andere profileren zich ermee. De Rooy Transport in Houten hoort nadrukkelijk bij de laatste categorie. Al ruim twintig jaar schrijft eigenaar Peter de Rooij het onderwerp met hoofdletters. "Eigenlijk al sinds die film van Al Gore, An Inconvenient Truth." Duurzaamheid zit in zijn DNA en hij geeft het door aan zijn bedrijf en medewerkers.

Starten met het nieuwe rijden

"Ik heb het meegekregen vanuit mijn omgeving, waar ik ben opgegroeid. Dat bepaalt hoe je tegen de wereld aankijkt", vertelt de eigenaar. Op een gegeven moment kwam daar volgens hem de CO2-component bij. "Je gaat nadenken over de impact die je zelf als ondernemer kunt maken." Als transporteur betekende dat voor hem een focus op gereden kilometers, dieselverbruik en hoe hij op uitstoot zou kunnen besparen. Die focus leidde tot het 'green driver-project'. "Zeg maar het in de gaten houden van de rechtervoet van onze chauffeurs. Met behulp van een coach hebben we het nieuwe rijden onder de knie gekregen. Dat gaf direct resultaat. Elke liter minder betekent lagere kosten."

'Bij vervangen dieseltruck kiezen we voor elektrische opvolger'

Van CNG tot omgebouwde elektrische truck
Het project liep alweer vijftien jaar geleden. Daarna volgden pilots met rijden op CNG en LNG en elektrische trucks. "Ruim tien jaar geleden kochten we een elektrische truck, een omgebouwde conventionele vrachtauto. Daar hebben we heel veel van geleerd, zoals hoe je met de kleinere actieradius omgaat." De elektrische truck is een jaar of vijf geleden vervangen en sinds die tijd voegt de transporteur vrijwel elke te vervangen truck door een elektrisch exemplaar. "Inmiddels hebben we er dertien rijden."

Elektriciteit zonnepanelen opslaan in batterij pilottruck

Tegelijkertijd met de overstap op steeds meer elektrische voertuigen, startte De Rooy Transport met het leggen van zonnepanelen en het investeren in LED-verlichting. "Die stroom hebben we nu hard nodig." De behoefte aan stroom is zo groot dat zelfs de batterijen van de eerste pilottruck zijn bewaard. "Ze dienen als opslagsysteem en aanvullend hebben we zo nog wat capaciteit ingekocht waarmee we opgewekte stroom opslaan. In de zomer zijn we bijna zelfvoorzienend."

Ondanks dat het bedrijf zijn zaakjes aardig op orde lijkt te hebben, heeft de eigenaar nog wel wat zorgen over de toekomst. "We weten waar we heen willen, maar er zijn zeker nog uitdagingen over hoe dat allemaal in te vullen. Het is leuk om die uitdagingen aan te gaan, maar deels zijn we afhankelijk van externe factoren."

'Bij lage stroomprijs zijn kosten vergelijkbaar met diesel'

Wat niemand het bedrijf meer afneemt is de ervaring die is opgedaan met elektrisch vervoer. En dat is best belangrijk, naar de toekomst toe, stelt De Rooij. "Wij doen aan distributie en er gaan zomaar twintig, dertig klanten in een truck. Deze klanten betalen nu nog niets extra, maar vinden elektrisch transport wel fantastisch. Wat we onder andere hebben geleerd, is dat als we de stroomprijs laag kunnen houden, we nu ongeveer uitkomen op dezelfde kostprijs als diesel. Medio 2026 verandert dit voor ons dus in positieve zin als er een accijnsverhoging komt op diesel en het jaar erop weer."

'Met slimme inrichting organisatie besparen we overal op kosten'

Wat De Rooij tussen de regels door zegt is dat de transporteur er in de afgelopen jaren is geslaagd om de kosten vergelijkbaar te houden met de kosten van veel concullega's die nog wel met diesel rijden. "Wij geloven in duurzaamheid. De interne organisatie is er helemaal op ingericht, waardoor we op veel kosten kunnen besparen." Hij doelt op kosten die voortkomen uit 'even ergens langsrijden'. "Dat even is misschien wel dertig, veertig kilometer. Daar denken we nu drie keer over na. Strakker plannen en efficiency zijn essentieel. Ook kijken we nog meer naar hoe vol een auto is, wanneer deze terugkomt en wat er nodig is om morgen efficiënt te kunnen werken. Zeker als er een beperking zit op de stroomcapaciteit. Als we voor duizend kilometer stroom hebben in een opslagbatterij, dan verdelen we die zo slim mogelijk over de auto's die we willen inzetten. Misschien heeft er één honderd kilometer nodig en de andere driehonderd."

'Hoeven medewerkers niet meer te overtuigen'

De pioniersfase is voor het bedrijf ook wel voorbij, zegt de eigenaar. "Medewerkers overtuigen hoeft niet meer, nu willen ze hier juist werken. En chauffeurs staan in de rij om met een elektrische truck te rijden." Klanten krijgen ook meer oog voor duurzaamheid, ziet hij. "Vooral door de druk om duurzamer te rijden. Daardoor zitten we ineens met andere mensen aan tafel dan alleen de inkoper." Hoewel de zaken goed gaan, ziet hij nog diverse verbetermogelijkheden. "Dan moet je vooral denken aan andere stappen, zoals minder willen pleasen, maar meer kijken naar echt efficiënte logistiek. Denk aan twee of drie keer per week leveren, in plaats van vijf. Mijn gevoel zegt dat we dat straks met die nieuwe heffingen wel voor elkaar gaan krijgen."

HOE ALLES IN ELKAAR GRIJPT

Duurzaamheid: vliegwiel komt op gang.

Frans Cruijssen: "Transporteurs moeten hun toegevoegde waarde laten zien."

Bij duurzaamheid grijpen heel veel zaken in elkaar, zoals besparen op kilometers, brandstof, lege kilometers vermijden én personeelszaken. Denk bij dat laatste aan verzuim en samenstelling van het personeelsbestand. Toeval is dit niet, want duurzaam bedrijfsbeleid omvat ook goed personeelsbeleid.

Dat is handig en nodig, zeker wie mikt op het aantrekken van nieuwe generaties werknemers. Ketenpartners en klanten waarderen duurzaamheid ook steeds meer, soms uit eigen beweging, soms omdat wetgeving ze verplicht duurzamer te werken. Frans Cruijssen geeft als hoogleraar en onderzoeker op het gebied van duurzaamheid aan Tilburg University van Tilburg zijn visie op het onderwerp en de huidige ontwikkelingen binnen de logistieke sector.

'Er zijn genoeg koplopers om de transitie te starten'

Cruijssen is niet te spreken over de keuzes van de Nederlandse overheid op zijn vakgebied: "Dit is een belangrijk onderwerp. Regelgeving is nodig om het vliegwiel van duurzaamheid op gang te krijgen. De keuzes van de regering Schoof leidden tot vertraging. Het leek er bijna op dat de koplopers gestraft werden." Positief is volgens Cruijssen wel dat er voldoende koplopers aanwezig zijn. "Zo'n twintig procent is koploper. Die moeten een transitie op gang kunnen brengen."

License to operate

Op dit moment draait volgens Cruijssen bij duurzaamheid veel om de 'license to operate'. "Het gaat daarbij om de toegevoegde waarde van bedrijven en waaruit die bestaat. Ook draait het bij duurzaamheid om arbeidsomstandigheden, kosten, CO2, interessante banen en filedruk. De license to operate is veel makkelijker uit te leggen voor zinvolle producten, zoals voor een ziekenhuis, dan voor de versiering van pannenkoeken."

'Wat is jouw toegevoegde waarde voor ketenpartners?'

De hoogleraar vindt dat transporteurs veel duidelijker moeten maken op welke manier transport toegevoegde waarde heeft voor andere partijen in de keten. Hij geeft drie voorbeelden. "ASML kan alleen maar succesvol zijn als het onderdelen op tijd krijgt aangeleverd. Op dit moment vindt al een selectie plaats van transportbedrijven die defensie kunnen ondersteunen. Tenslotte is corona een mooi voorbeeld. Sommige bedrijven waren succesvol, andere niet. Bij de transitie naar meer duurzaamheid ziet hij een belangrijke rol weggelegd voor ondernemers in het middensegment. "Dus niet de kleinere bedrijven. Het grotere mkb zou een voorbeeldfunctie moeten gaan bekleden voor de bedrijven die ze bedienen."

'Verwacht veel invloed van heffing medio 2026'

"Overheden moeten deze middengroep faciliteren, bijvoorbeeld via het prijsinstrument", zegt Cruijssen. "Dat is het enige middel dat goed werkt. Ik verwacht veel invloed van de heffing die medio 2026 ingaat. Elektrisch vervoer stijgt nauwelijks in prijs, dieseltransport wel. Dit zal de balans voor het transport de andere kant op laten vallen. Verladers zullen die kosten moeten betalen." Cruijssen verwacht dat niet elke ondernemer zal kunnen investeren in elektrische trucks en de bijhorende infrastructuur. "Dat zal voor een shake-out zorgen."

Onderzoek naar imago logistiek

Met mede-onderzoeker Edita Laukineityté doet hij onderzoek naar duurzaamheid onder elf logistieke bedrijven in Noord-Brabant. “Dat gaat over meer dan alleen CO2-besparing.” Ook imago en hoe werknemers potentiële werknemers hiernaar kijken horen daarbij. “De huidige generatie wil dat een leidinggevende oog heeft voor hen. Ze willen meer vrijheid en invloed, aspecten waar de sector nu nog niet hoog op scoort.” Het onderzoek richt zich onder andere op warehousing. “Een kleine tip heb ik al wel: stop met hesjes in verschillende kleuren. Dat maakt het werk niet leuker.”

ONDERZOEK IS OPENBAAR, RESULTATEN DELEN NA AFLOOP

Het project heet 'Tilburg Initiative for Future Logistics' en is een samenwerking tussen Tilburg University, Midpoint Brabant en elf logistieke bedrijven die onderdeel zijn van de regiodeal Midden-Brabant.

'Is de euro die je verdient leuk of veroorzaakt deze vervuiling?'

Het breder trekken van duurzaamheid past volgens Cruijssen bij de huidige verandering in de samenleving. "Is de euro die je in de logistiek verdient nog altijd dezelfde euro, met leuke banen en goede woon-werktijden? Of is het een euro die meer vervuiling veroorzaakt? De maatschappij wil die tweede euro niet meer verdienen. De blik moet daarom breder, ook onder transporteurs. Bedrijven komen in aanraking met factoren die veel minder meetbaar zijn. Tegelijk moeten verladers accepteren dat transport iets duurder wordt."

Aanzetten tot samenwerken

Samenwerking speelt volgens Cruijssen een belangrijke rol bij duurzaamheid. De overheid ziet dit eveneens zo. Daarom heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een subsidie voor samenwerking in de logistieke keten van het wegtransport in het leven geroepen. Deze heet SiLK. De inschrijving hiervoor is overigens inmiddels gesloten. Het doel van het initiatief: stimuleren dat het wegtransport in 2050 emissievrij is. Het ministerie stelt dat partijen in de logistieke keten vrijwel nooit vanzelf samenwerken. Samenwerking zou kosten vragen, terwijl de winst onzeker is. SiLK moet eraan bijdragen dat het risico om samen te werken kleiner wordt en dat bedrijven er de voordelen van gaan inzien.

Onderzoek: 'Waarde halen uit duurzaamheid(rapportages)

Kunnen transporteurs geld verdienen met duurzaamheid? Rick Ceelen: "Ja, dat is mogelijk."

Duurzaamheid en erover rapporteren is geen verplichting, maar de druk om dit toch te gaan doen neemt wel toe. "De CSRD-richtlijn vanuit de EU is afgezwakt, maar 'institutionele druk' speelt wel een rol", merkt Rick Ceelen. Hij doet namens Logistics Community Brabant onderzoek naar CSRD en hoe transporteurs met dit onderwerp bezig zijn. Op basis van een tiental gesprekken moest Ceelen vooral concluderen dat de verschillen tussen de diverse ondernemers enorm was.

Grote verschillen

"Een bedrijf met vijftig medewerkers had al een volledige duurzaamheidsrapportage opgesteld, was er actief mee aan de slag terwijl klanten nog geen vragen stelden. Een ander bedrijf, vergelijkbaar wat betreft grootte, deed nog niets met duurzaamheid." Rapporteren over hoe je als transporteur omgaat met medewerkers, trainingen, salarissen en andere aspecten, zag Ceelen nog weinig.
Het bedrijf dat al met een duurzaamheidsrapportage aan de slag was, heeft hier volgens Ceelen financieel nog niet zozeer voordeel van, wel operationeel. "Er is meer inzicht en een beter beeld van waar het staat op het gebied van duurzaamheid. Met een tool was het bedrijf in staat om verbruik en vervoerskosten terug te voeren op specifieke partners en klanten. In sommige sectoren is hier veel vraag naar. Overigens zijn sommige TMS-applicaties ook geschikt om dit inzicht te creëren."

'Duurzaamheid is zelden opgepakt als integraal onderwerp'

Wat de onderzoeker merkte is dat duurzaamheidsrapportages en CSRD als termen bij de meeste bedrijven bekend zijn. Er iets mee doen is veelal kosten gedreven. "Transporteurs zien duurzaamheid en hoe daarop inspelen over het algemeen als een kostenpost, niet iets waar ze waarde mee uit hun

onderneming kunnen halen." Op de vraag om welk soort waarde het gaat, benoemt Ceelen 'algemene toegevoegde waarde'. "Wat ik daarmee bedoel is dat sommige ondernemingen er niet overtuigd van zijn dat hun klanten per se op duurzaamheidsinitiatieven wachten, noch vraag naar hebben. Het betekent dat transporteurs eventuele investeringen ook niet terugverdienen, om de simpele reden dat de klant er niet voor wil betalen." Daarmee stelt hij ook dat als bedrijven dit soort initiatieven zien als kosten gedreven, ze er minder snel mee aan de slag gaan. "Als het waarde vertegenwoordigt, ligt dat natuurlijk helemaal anders." Wat veel bedrijven wel doen is zich inzetten voor activiteiten in de nabije omgeving. "Hun steentje bijdragen in de vorm van sponsoring. Duurzaamheid is zelden opgepakt als een integraal onderwerp, het blijven losse delen."

'Geld met het onderwerp verdienen is mogelijk'

Geld verdienen met duurzaamheid is mogelijk, dat blijkt uit opmerkingen van bedrijven zoals De Rooy Transport in Houten en Kivits in Drunen. "Toch merk ik dat de focus vanuit vervoerders en verladers vooral op CO2-inzicht en besparingen ligt." Er is volgens Ceelen nog een aspect waarmee transporteurs geld kunnen verdienen of in elk geval de winstgevendheid kunnen vergroten. "Een bedrijf gaf aan vooral personeel en chauffeurs beter te managen en coachen. Dat leidde tot het beter noteren van uren en tanken en vervolgens het beter kunnen beoordelen van kosten. Het resultaat: een betere winstgevendheid."

Meer duidelijkheid vanuit overheid nodig

Duidelijkheid is volgens Ceelen absoluut iets wat transporteurs op het gebied van duurzaamheid nog zou helpen. "Vanuit overheden is er onvoldoende duidelijkheid, bij bedrijven zelf niet genoeg kennis. Toch doen ze onbewust al veel zaken die eigenlijk onder iets als CSRD vallen, zoals trainingen geven, certificaten behalen, veiligheidsmaatregelen nemen en misschien rapporteren."

Hoewel het onderzoek dat Ceelen doet nog niet is afgerond, maakt het al wel duidelijk dat er onder transporteurs sprake is van onduidelijkheid over een aantal zaken. "Wat ik heb kunnen concluderen uit mijn onderzoek is dat het voor een groot deel van de ondernemingen onduidelijk is wat en hoe er volgens CSRD gerapporteerd moet worden. Dit verklaart ook deels waarom bedrijven CSRD niet meteen implementeren als dit verplicht wordt. Uiteraard speelt er meer, maar het wegnemen van deze onduidelijkheid zou zeker helpen."

CSRD-scan is beschikbaar!

De CSRD-scan die nu beschikbaar is, is een uitvloeisel uit het onderzoek van Ceelen. Het doel van de scan: bedrijven inzicht geven in waar ze staan op het gebied van duurzaamheid en wat ze daarmee kunnen doen.

De scan werkt als volgt: een bedrijf dat een aantal vragen invult, krijgt inzicht in de status van de onderneming op het gebied van duurzaamheid. Uit de scan rolt vervolgens ook een advies. Een voorbeeld: een bedrijf dat invult dat een aantal klanten al iets met CSRD doet, krijgt vervolgens advies over hoe het duurzaamheid kan meenemen in tenderprojecten.

Bedrijven die de scan invullen, krijgen vooral inzicht in waar de organisatie staat en welke vervolgstappen logisch zijn. Aanvullend krijgen ze een duidelijk beeld van hoe ze zich kunnen voorbereiden op een toekomstige CSRD-verplichting. Een uitkomst van de scan kan zijn dat er geen financiële ruimte is om te investeren in rapportages of consultancy, maar dat hiervoor wel subsidie beschikbaar is.

Meer weten over het onderzoek en de CSRD-scan? Laat het weten via: weelden.a@lcb.nu

WAT VERWACHTEN KLANTEN (VERLADERS) VAN TRANSPORTEURS?

Producent elho geeft inzicht.

Een fijne relatie tussen een verlader en een vervoerder of logistiek dienstverlener is essentieel. Toch is het meestal de verlader die de eisen of wensen stelt in een relatie. Waar 'duurzaamheid' lang een marketingterm was, nemen verladers dit onderwerp nu serieuzer. Wat verwacht een verlader van vervoerders, welke stappen of initiatieven waardeert een verlader? Elho noemt zichzelf een producent van duurzame bloempotten. Het bedrijf in Tilburg neemt duurzaamheid al jaren serieus. Tim den Heijer is er Head of Logistics. "Duurzaamheid is, wat mij betreft, in eerste instantie een lagere CO2-uitstoot. Maar het is ook het gesprek met ketenpartners aangaan. Over iets als wat verspilling is en hoe je dat voorkomt."

'Kijk wat vaker naar ritten die niet efficiënt zijn'

Head of Logistics den Heijer is namens elho de laatste twee jaar nadrukkelijk het gesprek met vervoerders aangegaan. "Vervoerders willen vaak vooral rijden. Wat mij betreft mogen zowel de verlader als de vervoerder vaker kijken naar het wegnemen van ritten die niet efficiënt zijn. Alleen met iets wat naar de klant toe gaat voeg je waarde toe. Dat houdt dus in dat je aan de voorkant moet nadenken over wat eraan komt en dat vervolgens vertalen naar de outbound."

Duurzaamheid is wat de logistiek manager betreft ook het gesprek openen over brandstoftypen. "Dat heeft een link met CO2, maar wat we vooral willen is het gesprek aangaan. Niets doen is de slechtste keuze." Hij zegt niet te kunnen voorspellen welke richting het met aandrijving opgaat: diesel, HVO, elektrificatie of waterstof. "Wij willen hierover gesprekken voeren, vervoerders moeten laten zien hoe zij hierin staan."

'Een transporteur moet durven aangeven wat hij wil doen en wat de financiële consequenties daarvan zijn'

Twee vervoerders die voor elho rijden hebben elektrische trucks aangeschaft. "Zonder dat we daarover afspraken hebben gemaakt. De vervoerders tonen daarmee wel initiatief, ondernemerschap. Uiteraard kunnen we de extra kosten bespreken." Wat Den Heijer vooral wil aangeven is dat het initiatief rond duurzaamheid niet alleen bij de verlader moet liggen. "Een transporteur moet durven aangeven wat hij wil doen en wat de financiele consequenties daarvan zijn. Dan gaan we daarover het gesprek aan. Je moet elkaar op het gebied van innovatie niet in de weg zitten. Openheid en verder durven kijken dan de eerstvolgende drukke periode is belangrijk."

Duurzame relatie als basis

Ook essentieel is een duurzame relatie tussen verladers en vervoerders, zegt Den Heijer. "Dat is de basis van samenwerken. Overigens denk ik dat duurzaamheid onderdeel is van een bredere beweging. Elektrificatie is daarvan weer slechts een onderdeel."

'Met rapportages kun je keuzes maken: snelheid of duurzaamheid'

Bedrijven met een intrinsieke motivatie op het gebied van duurzaamheid bereiken het meest, stelt hij. "Wat dat is kan variëren, van een focus op CO2-besparing tot meer voorspelbaarheid in orderpatronen. Dat laatste leidt tot beter plannen en met hetzelfde personeel ergens beter op inspelen, zoals slimme vrachtcombinaties." Datadeling is nodig voor het van de grond krijgen van slimmer plannen. "Bijvoorbeeld over de daadwerkelijke uitstoot van ritten. Beschik je over rapportages, dan kun je keuzes maken. Bijvoorbeeld over de keuze tussen snelheid of duurzaamheid. Dat kan de start zijn van gesprekken tussen een verlader en een vervoerder. De vervoerder speelt daarbij een sleutelrol." Het voorspelbaar maken van stromen en orders krijgt ook vanuit Logistics Community

Brabant (LCB) en Midpoint Brabant aandacht. Data science en AI kunnen hierbij een rol spelen. In het CS-NLL-project werken de partijen in brede zin aan samenwerking op basis van data en slimme planningen.

Terugbrengen aantal leveringen

Op basis van informatie die een vervoerder aanreikte is bijvoorbeeld de levering van drie tot vier keer per week aan een adres teruggebracht naar twee keer, geeft Den Heijer aan. “Het is inzicht dat een vervoerder kan delen, evenals patronen zoals krapte op de markt. Het is dan niet altijd CO2-besparing waar het om draait, maar je voorkomt er misschien fouten mee en iets wat fout gaat kost geld en voegt geen waarde toe aan een proces.”

‘Nemen duurzaamheid mee in beslissingsmatrix’

Elho neemt duurzaamheid inmiddels als een groter percentage mee in de beslissingsmatrix. “Ook hebben we keuzes gemaakt, zoals het inschakelen van een partner voor full truck loads en deels kiezen voor leveringen per trein. We testen, kijken hoe iets werkt. De ene keer goed, de andere keer minder. Het duurt relatief lang om grote veranderingen door te voeren op transportvlak. Toch is dat wel begrijpelijk. Maar wat blijft is dat een goede relatie en overleg de basis vormen voor een duurzamere keten.”

‘Inzicht voorkomt fouten’

Inzicht die een vervoerder een verlader kan geven is voor de laatste super waardevol. Tim den Heijer: “Het draait niet altijd om CO2-besparing, maar met inzicht voorkom je fouten. En iets wat fout gaat kost geld en voegt geen waarde toe aan een proces.”

WAAROM NOU DAT VERDO#MDE DUURZAAMHEID BELANGRIJK IS

Duurzaamheid is geen nice to have meer, maar superbelangrijk. Joost Ploos van Amstel (Midpoint Brabant) legt uit waarom, nadrukkelijk óók voor bedrijven die er niet per sé vanaf dag 1 een goed gevoel bij hebben.

Duurzaamheid is maar een lastig onderwerp, stelt Joost Ploos van Amstel. Hij is programma manager duurzame economie bij Midpoint Brabant en kan het weten. Ploos van Amstel was zelf ondernemer en bevindt zich nog steeds als een spin in het web tussen bestuurders, ambtenaren, onderwijsinstellingen en ondernemers. Maar hoewel een lastig onderwerp: “In Nederland en Europa moeten we wel af van de huidige conservatieve houding en gewoon aan de slag gaan.” Hij zegt het met een blik op de toekomst gericht, want: “Alleen zo blijf je relevant. Toekomstbestendigheid vraagt iets van jou als ondernemer. Sluit je aan op initiatieven zoals het project circulaire stromen en werk aan meervoudige waardecreatie, dat weten steeds meer klanten te waarderen.”

‘Degene die kansen ziet, zal het meest succesvol zijn’

Wat duurzaamheid volgens de programma manager vooral lastig maakt is dat het om mensen gaat die iets moeten veranderen. “Daarin is de logistieke sector niet uniek, het geldt ook voor andere sectoren zoals de bouw en installateurs. Hele ketens zijn lineair ingericht. Je weet wat je betaalt, wat je krijgt en bij wie je moet zijn. Je kunt als ondernemer wachten zolang fossiel betaalbaarder is dan duurzaam en dan geconfronteerd worden met schaarste.

Steeds meer organisaties kiezen bedrijven die werken aan toekomstbestendige verdienmodellen." Innovators en early adopters zijn volgens hem nodig om de transitie al eerder op gang te brengen en schaarste voor te zijn. "Degene die de kansen ziet, zal het succesvolst zijn. Ook investeerders beginnen dat te zien."

'Overheid moet goede voorbeeld geven'

De overheid mag van Ploos van Amstel best een wat grotere rol spelen dan het nu doet. Specifiek bij het aanzwengelen van duurzaamheidsinitiatieven. "Als overheden vinden dat ondernemers moeten verduurzamen, dan kunnen ze dat op gang brengen. Bijvoorbeeld door zelf te eisen dat de toelevering met elektrisch of waterstofvervoer gaat. Kies je zelf al de goedkoopste oplossing, dan geef je een verkeerd voorbeeld."

Eisen stellen betekent wat hem betreft ook de voorwaarden scheppen voor ondernemers om in te kunnen spelen op de gewenste veranderingen. "Geef ondernemers de kans om in kleine stapjes ergens naartoe te werken, niet iedereen kan direct flinke bedragen investeren. Maar versoepel tussentijds niet de regels."

'Er liggen enorme kansen om minder leeg te rijden'

Ploos van Amstel schuift het programma circulaire stromen naar voren als voorbeeld. "Daaruit blijkt dat veel trucks lineair vol heen en leeg terugrijden. Tegelijkertijd weten we dat het nodig is om bepaalde stromen en materialen terug te halen, zoals in het kader van de producentenverantwoordelijkheid die er nu ligt voor textiel, de UPV.

Er ligt een enorme kans om geheel of halfleeg rijdende trucks spullen mee terug te laten nemen. Daarmee sluiten we ketens, dat is duurzaam en kan extra rendement opleveren. Ik adviseer bedrijven sterk om te zoeken naar interessante retourstromen, dat kan echt rendement opleveren." Naast rendement kan een nieuwe weg inslaan door lading te combineren ook leiden tot nieuwe opdrachtgevers, stelt de programma manager. "Wie weet ontstaat er dan een extra verdienmodel door die keten te beheren of beheersen."

'Niet afwachten, maak jezelf toekomstbestendig!'

Toch komt hij ook nog even terug op de in zijn ogen te conservatieve houding van veel bedrijven in Nederland en Europa. "Transporteurs moeten niet afwachten en blijven hangen in het succesvolle oude, maar aan de slag, met kleine of grote stappen. Wees waakzaam en blijf relevant, toekomstbestendig ben je niet vanzelf en vraagt iets van jou als ondernemer."

'Het programma circulaire stromen legt een enorme kans bloot om geheel of halfleeg rijdende trucks spullen mee terug te laten nemen'

VOORBEELDBEDRIJF: KIVITS DRUNEN

Op basis van data uitstoot stap voor stap reduceren. 'Onderscheiden van concurrentie.'

Kivits Drunen richt zich, als onderdeel van de Kivits Logistiek Group, vooral op de Nederlandse en Belgische markt. Via twee andere bedrijven binnen de groep bedient het ook klanten in Duitsland en Zwitserland. Duurzaamheid is een onderwerp dat al jaren heel veel aandacht krijgt binnen het bedrijf en de groep. Marijn Hoekstra (business development) en Sander de Gier (assistent-manager bedrijfsbureau): "Ja, duurzaamheid is wel iets waarmee we ons willen onderscheiden. Rob, de eigenaar, ziet onderdelen daarvan als een businessmodel."

'Aan ons om logistiek van elektrisch rijden in kaart te brengen'

De sterke focus op duurzaamheid is soms een kans, soms een risico, stellen de twee. De aanschaf van een elektrische truck buiten de beschikbare subsidies om noemen ze een keuze die lastig rendabel te maken is. "Een dergelijke truck kan tot vijf keer zo duur zijn als een dieseltruck en je rijdt er misschien 250 kilometer mee. Zonder subsidie is dat niet te doen." Toch plaatste Kivits Drunen een bestelling voor elektrische trucks van Mercedes-Benz met een range van vijfhonderd kilometer. "Dat halen de trucks ook werkelijk, ook in mindere omstandigheden. Dat is positief, want je kunt ze mee laten draaien in de normale routes, ze zijn niet beperkt tot een rondje om de kerk. Inmiddels hebben we ook elektrische Volvo FH trucks in bestelling. De fabrikant garandeert zelfs een bereik van zeshonderd kilometer in de winter. We kunnen nu tegen partners zeggen dat we deze stap hebben genomen. Het is nu aan ons om ook de logistiek van elektrisch rijden in kaart te brengen."

HVO tegen extra betaling

Een zekerdere keuze is het rijden met HVO als brandstof. "Nu rijden we echt veel meer op HVO dan in eerdere jaren. De prijzen voor deze brandstof beginnen ook te zakken." Kivits Drunen biedt inmiddels aan klanten aan om met HVO te rijden tegen extra betaling. "Dat sluit aan bij nieuwe regelgeving en het rapporteren van CO2-uitstoot. Deze stappen zorgen voor een stroomversnelling." Tien procent van de brandstof die de trucks van Kivits Drunen verbruiken is nu HVO. Dat belast het bedrijf niet door. "Alles daarboven wel. Daarover gaan we met klanten in gesprek en dit leidt tot hogere percentages HVO-gebruik."

Volgens Hoekstra en De Gier is eigenaar Rob 'altijd bezig met duurzaamheid'. "Maar de vraag vanuit de markt neemt ook toe. Een grote klant vroeg laatst hoeveel extra duurzamer rijden hem zou kosten. Het bedrijf wilde aan afnemers laten zien dat het meegaat in de trend. Ook de vraag om op specifieke trajecten zero emissie te rijden neemt toe."

'Inzicht in data is essentieel'

Inzicht in data is essentieel om 'wijzer te worden', stellen Hoekstra en De Gier. "Dat is een van de redenen waarom we opnieuw meedoen aan het Lean & Green programma. Je bent verplicht te rapporteren en dat maakt je echt wijzer. Elk kwartaal halen we data op, die halen we door een converter en zo meten we de uitstoot per pallet. Die uitstoot daalt nu elk kwartaal met een bepaald percentage. Inmiddels hebben we dankzij de goede data en prestaties drie sterren behaald."

'Gaan CO2-data op de factuur plaatsen'

Tot nu toe vragen verladende klanten nauwelijks om CO2-data, geven de twee aan. "Wel krijgen ze meer aandacht voor de CO2-uitstoot per pallet. Die willen we nu op de factuur gaan plaatsen, zodat bedrijven zien wat de voetafdruk is. Verladers moeten dit soort data ook gaan verzamelen, dus zullen ook meer over onze uitstoot willen weten."

‘Externe hulp ingeschakeld voor bepalen nulpunt uitstoot’

Wat helpt bij het omlaag brengen van de uitstoot is dat Kivits Drunen stap voor stap het wagenpark vernieuwt. “Is een oude truck uitgefaseerd, dan daalt het verbruik en hetzelfde geldt voor de voetafdruk. De lijn zakt rustig, deels ook door elektrisch en LNG.” Een consequentie van de veranderingen is dat Kivits Drunen voor Lean & Green continu moet aangeven hoeveel brandstof het verbruikt en met welke vloot. Het opnieuw werken met Lean & Green zorgde op meer manieren voor uitdagingen. “Al bij de start gebruikten we twintig procent bio LNG. Dat rapporteren was lastig.” Voor het creëren van een goed nulpunt schakelde Kivits Drunen externe hulp in. “Uiteindelijk moet je data goed samenbrengen. Lean & Green helpt overigens wel bij de validatie, die boven de 97 procent moet liggen.”

Coach en talententeam

Het mag geen verrassing heten dat duurzaamheid bij het bedrijf verder gaat dan alleen een focus op en reductie van brandstof. Hoekstra: “MVO speelt ook een rol, evenals goed omgaan met personeel en kansen bieden. Zo beschikt Kivits over een talententeam, waar Sander onderdeel van uitmaakt. Dit team gaat vier keer per jaar in de keuken van andere bedrijven kijken en volgt sessies voor persoonlijke ontwikkeling. Bedrijf breed is er bovendien een mental coach en een performance coach beschikbaar met topsportervaring. Die begeleidt alles en iedereen met wat je maar kunt bedenken. Iedereen mag daar gebruik van maken en Rob stimuleert dat nadrukkelijk.” Ook zijn er volgens De Gier communicatiecursussen beschikbaar, zoals over hoe je als medewerker omgaat met een boze klant. “De coach werkt binnen de hele groep en er is zelfs een aantal klanten van ons die deze coach inschakelt. Wij vinden dit inmiddels normaal, maar het is, denk ik, best uniek.”

‘Stap voor stap ontwikkelen is echt het beste’

De onderneming verwacht niet dat de ommezwaai naar meer duurzaamheid in de sector zal stoppen. “Nu begint het belletje bij klanten te rinkelen, straks is het de normaalste zaak van de wereld, al zal het aspect kosten heus een rol blijven spelen.” De twee denken overigens niet dat de tarieven enorm zullen stijgen. “Niet bij ons in elk geval, vooral omdat de meeste klanten al lang klant zijn en je vergroenen samen moet doen. Ook hebben we al allerlei duurzame opties, dus iets erbij leidt niet ineens tot een veel hoger tarief. Stap voor stap ontwikkelen is daarbij echt het beste, doorgaan op de traditionele manier is dat niet. Dan sta je op een gegeven moment echt voor een gigantische investering.”

Kivits Drunen vergrootte het eigen inzicht sterk door data bij elkaar te brengen. Soms kun je dat zelf als bedrijf, soms is externe hulp nodig. Elke stap is goed, dus zet die eerste stap!

2 BEDRIJVEN OP ZOEK NAAR EEN PASSENDE STRATEGIE

Doelgroepbedrijven: Van der Heijden en Chr. Vermeer Transport. Wat willen deze bedrijven en waarom? Wat hebben ze al gerealiseerd en tegen welke zaken lopen ze nog aan?

Waar sommige transporteurs duurzaamheid in het DNA hebben zitten, zoeken andere vervoerders nog naar een richting of zijn deze recent gestart met het zetten van mooie stappen. Hoe pakken Van der Heijden en Chr. Vermeer de transitie naar duurzamer werken aan?

Van der Heijden

Roy van der Heijden kijkt vooral vanuit zijn logistieke achtergrond naar duurzaamheid. “Dus niet vanuit een insteek die commercieel of verkoop gedreven is. Als logistiek dienstverlener wil ik efficiënt werken als dat kan. Leegrijden doen we dus liever niet, ook niet als het geld oplevert. Met efficiënt werken bespaar je resources en verminder je het aantal kilometers en uitstoot.”

Van der Heijden is als vierde generatie samen met zijn broer en vader eigenaar van het familiebedrijf. Hij is ervan overtuigd dat een bedrijf continu moet blijven verbeteren. “Zowel met oog voor het bedrijf als de mens. Het doel is om minimaal met een groep mensen actief en prettig samen te werken.” Dat dit lukt bewijst het bedrijf in de vorm van het inmiddels 90-jarige bestaan.

Ambitie en hoofdbrekens

Ondanks dat het bedrijf het goed doet en dat Van der Heijden de ambitie heeft om duurzaamheid te omarmen, zijn er nog wel een paar hoofdbrekens. “Op een aantal onderdelen moeten we nog stappen zetten en over een paar zaken hebben we nog vragen.” Met dat laatste doelt hij op het feit dat duurzaamheid soms lastig in geld is uit te drukken. “Wij kunnen een duurzame transportoplossing aanbieden op het gebied van CO2. Dat kost iets extra, maar een grote groep klanten ziet dat nog als ‘lastig’. Het helpt zeker niet dat geplande wetgeving versoepeld is.” Toch zijn er ook enkele klanten die wel bereid zijn een meerprijs te betalen. “Vooral grotere bedrijven die iets moeten doen. Hiervoor hebben we een business case rond gekregen waardoor we twee elektrische trucks hebben kunnen kopen.”

Op het vlak van rapportages en het verzamelen van data moet de transporteur naar eigen zeggen nog stappen zetten. “Data is enorm handig, want op basis daarvan kun je beslissingen nemen en klanten adviseren hoe ze efficiënter en duurzamer kunnen opereren. We werken hier nu wel aan, waarbij het TMS centraal staat bij het verzamelen van de data.”

‘Ik zie dat onze initiatieven zich uitbetalen’

‘Kunnen nog steeds met Nederlandse chauffeurs rijden’

Van der Heijden ziet ook dat zijn bedrijf aantrekkelijk genoeg is voor werknemers. “Dat is belangrijk, want de huidige generatie zoekt meer verbinding met een werkgever. Of employer branding twintig jaar geleden bestond, weet ik niet. Het onderwerp kreeg wel minder aandacht. Ik zie absoluut dat onze initiatieven zich uitbetalen. Kijk maar naar de klanten waarvoor we nu elektrisch rijden en het feit dat wij nog steeds met veel Nederlandse chauffeurs kunnen rijden. Het helpt als je een goed of duurzaam imago hebt.”

Chr. Vermeer Transport

Chr. Vermeer Transport zet met overtuiging stappen richting een duurzamere bedrijfsvoering. Na eerder als eerste transporteur in Nederland te zijn gestart met rijden op bio-LNG, heeft het bedrijf de draad opnieuw opgepakt. Toch is er binnen de organisatie enige verbazing over het beperkte aantal vragen dat hierover vanuit verladers komt. Operationeel

directeur Dick van Rooij: “Af en toe vraagt iemand ernaar, maar ik had verwacht dat dit onderwerp bij veel meer partijen zou leven.”

Duurzaamheid actief bespreekbaar maken

Ondanks het uitblijven van veel concrete vragen, wordt duurzaamheid door Van Rooij en zijn team wel degelijk besproken tijdens klantgesprekken. “Soms komt het aan bod wanneer klanten inzicht willen in de uitstoot van hun zendingen. We weten wat er nodig is om dit goed te onderbouwen, maar dit proces moet nog verder worden uitgewerkt.” Hoewel het bedrijf nog niet van elke zending de exacte CO2-gegevens heeft, weet Chr. Vermeer Transport dat het efficiënt opereert. “We zijn onderdeel van het Netwerk Benelux, waarin we samen met andere vervoerders kleinere zendingen bundelen. Voor het vervoer van en naar de hub maken we gebruik van HVO100. Dit netwerk is destijds opgezet vanuit een duurzaamheidsvisie.”

Investeringen in energie en bewustwording

Met de komst van Janneke Berends als junior projectmanager, die zich onder andere richt op duurzaamheid, bouwt het bedrijf stap voor stap verder aan een groenere toekomst. “Ons distributiecentrum is uitgerust met 3.000 zonnepanelen. In het najaar ontvangen we onze eerste elektrische vrachtwagen. Samen met de gemeente Tilburg realiseren we een openbaar laadplein, gecombineerd met batterijopslag. En dankzij onze 60-tons elektrische kraan kunnen we installatiewerkzaamheden nu al volledig CO2-neutraal uitvoeren.” Ook op het gebied van bewustwording zet Chr. Vermeer stappen. “Via onze interne Behaviour Based Safety (BBS)-training leren we medewerkers hoe zij op een duurzamere manier kunnen werken.”

‘Kansen ontstaan als je de basis op orde hebt’
Zowel Van Rooij als Berends geven aan dat ze op verzoek al CO2-rapportages leveren, maar zien nog veel mogelijkheden om de kwaliteit van die data te verbeteren. “We zijn goed op weg, al bevinden veel zaken zich nog in de ontwikkelfase. Als je de basis goed hebt staan, ontstaan er vanzelf kansen om daar voordeel uit te halen. Het is belangrijk om realistisch te zijn, maar je moet ook durven dóen.”

Doe vooral wat Van der Heijden en Chr. Vermeer doen: “Het is belangrijk om realistisch te zijn, maar je moet ook durven dóen.” Het resulteert in iets wat heel logisch is. “Data is enorm handig. Op basis daarvan kun je beslissingen nemen en klanten adviseren hoe ze efficiënter en duurzamer kunnen opereren.”

Wat moet een transporteur volgens een adviseur doen om van duurzaamheid en de bijhorende rapportages een succes te maken?

‘Niet populair, wel blijvend’

Duurzaamheid staat bij de meeste vervoerders niet bepaald op nummer één van de prioriteitenlijst. Ondernemers vinden het wellicht niet altijd leukste onderwerp, erkent Jop Stevens. Hij is duurzaamheidsadviseur bij accountancy & advieskantoor Van Oers. “Dat neemt niet weg dat het onderwerp nuttig blijft en niet meer zal verdwijnen. Zelfs niet nu de CSRD-plicht voor veel bedrijven is vervallen.”

‘Voordelen van duurzaamheidsinitiatieven zijn er wel degelijk’

Wat volgens Stevens altijd relevant is voor ondernemers zijn zaken die direct iets opleveren voor de onderneming. “Iets wat geld in het laadje brengt of direct bijdraagt aan de waarde voor hun klanten. Op dit moment leveren laadpalen, een batterij of een elektrische vrachtwagen nog niet altijd een directe meerwaarde op in termen van financiën. Dat geldt ook voor een ESG-strategie (ESG = Environmental, Social and Governance). Het is niet zo dat als je daar vandaag een euro in steekt, dat morgen X-procent aan rendement oplevert. Toch zijn de voordelen van nadenken over duurzaamheid er op een strategisch level wel. Bedrijven zouden hier tijd en geld voor moeten vrijmaken, net zoals ze met regelmaat energie stoppen in het herijken van bedrijfsstrategie- en plannen.”

‘Bepaal op basis van inzicht welke waarde duurzaamheid voor jou heeft. Is die waarde er, dan is het eenvoudiger volgende stappen te zetten’

Verladende bedrijven, vooral de grotere ondernemingen, beginnen volgens de adviseur steeds meer vragen te stellen aan ketenpartners, zoals logistieke bedrijven. “Commerciële bedrijven beginnen ESG serieuzer te nemen en de waarde van duurzaamheid naar klanten toe te zien. Zo ontstaat er meer urgentie en een prikkel om mee aan de slag te gaan. Een groeiende groep bedrijven onderneemt actie om de footprint per lading of zending in kaart te brengen.”

Vervoerders moeten uitstootdata aandragen

“Het zijn de vervoerders die deze data moeten aandragen, dus dit vormt de basis voor de focus. Om de prestaties op het gebied van duurzaamheid te beoordelen wordt in de sector nu met name gekeken naar CO2-uitstoot (per zending), en de investeringen in bijvoorbeeld het elektrisch vervoeren van zendingen. Voor onderwerpen als (sociale) veiligheid, aantrekkelijk en onderscheidend werkgeverschap of zakelijk gedrag wordt nog minder vaak advies gevraagd.”

Van inzicht naar stapsgewijze actie

Stevens adviseert transporteurs om zich eerst te richten op vragen die afnemers nu al stellen. “Zoals hoe je CO2-uitstoot kunt besparen en duurzamer kunt werken. Daarna bepaal je op basis van inzichten welke waarde dit voor je bedrijf heeft, zoals het verzamelen en sturen op klant gedreven CO2-data. Is die waarde er, dan is het veel eenvoudiger om de volgende stappen te zetten.”

In gesprekken met transporteurs probeert de adviseur vooral inzicht te krijgen. Zoals: is een ondernemer in staat om de berekeningen zelf uit te voeren en of het bedrijf de duurzaamheidsdata kan en wil delen met klanten. “Data zoals de CO2- per zending en het aantal ton per zending vormt de basis voor investeringsplannen. Hoe lager het niveau waarop je data kunt vastleggen, des te beter. Dit zorgt namelijk voor kwalitatief betere rapportages. Hoe beter het inzicht is in de uitstoot per zending, pallet of doos, des te beter is de rapportage en daarmee de onderhandelingspositie. En uiteindelijk draait het om er simpelweg mee aan de slag gaan. Dan kom je vanzelf uitdagingen tegen waarover je moet nadenken.”

333.01
287.85
284.55
152.68
528.54
366.13

DUURZAAMHEID IN DE LOGISTIEKE SECTOR

Het zetten van een eerste of tweede stap op het gebied van duurzaamheid is makkelijker als de argumenten om dat te doen overtuigend zijn. Deze pagina alleen al geeft voldoende munitie om lekker snel die eerste of tweede stap te zetten. Een greep uit onderzoeken, tips en platformen voor een kick-start.

Onderzoek toont belang duurzaamheid aan

Duurzaamheid belangrijk? Zeker! Dat stelt SOTI op basis van onderzoek (De weg naar de toekomst, januari 2025) naar het onderwerp in de transport- en logistieksector. Driekwart van de werknemers in de sector is van mening dat werkgevers dat huidige duurzaamheidsinspanningen onvoldoende zijn. Het onderwerp is bovendien voor Nederlandse werknemers belangrijker dan voor wereldwijd ondervraagde personen. Uit het onderzoek blijkt ook dat 69 procent van de partners in de toeleveringsketen milieuvriendelijkheid belangrijk vinden. Technologie helpt volgens respondenten om bijvoorbeeld de ecologische voetafdruk van een bedrijf te verbeteren.

'Richten op welzijn chauffeurs'

Volgens Jan Fransoo, hoogleraar operationeel en logistiek management aan Tilburg University, moeten transportbedrijven zich meer richten op het welzijn van chauffeurs. Fransoo deed zijn uitspraak in augustus in dagblad NRC. De hoogleraar stelt dat er nog veel te verbeteren is. Werkgevers zouden weinig in het welzijn van chauffeurs investeren. Fransoo noemt afdelingen of functies als 'human resources als essentieel voor uiteindelijk het hele logistieke proces'.

Duurzaam HR-beleid, 4 tips

Een duurzaam HR-beleid is dus belangrijk, zo geeft Fransoo aan. Dat is volgens Grant Thornton op vier manieren te bereiken:

- medewerkers gemotiveerd en betrokken houden, investeren in een gezonde werkplek en aandacht voor fysiek en mentaal welzijn
- een omgeving creëren waarin iedereen zich welkom voelt en werknemers op eenzelfde manier behandelen
- het ondersteunen van werknemers bij het maken van duurzame keuzes, zoals extra vakantiedagen voor vrijwilligerswerk. Het gaat vooral om (deels) groene arbeidsvoorwaarden.
- duidelijkheid in contracten. Niet gericht op het minimaliseren van risico's, maar als middel voor een gelijkwaardige duurzame relatie. In begrijpelijke taal, met van beide kanten te bereiken doelen.

'Verduurzaming versnelt', tips van ABN Amro

ABN Amro verwacht dat de verduurzaming van zowel mkb- als grote bedrijven in de komende vijf jaar versnelt. De bank geeft een paar tips waar mkb-bedrijven op het gebied van verduurzaming winst kunnen behalen:

- digitalisering van werkprocessen en infrastructuur
- uitwisseling van data
- meer ritten combineren en belading voertuigen optimaliseren
- chauffeurs trainen zuiniger te rijden
- gebruik van plantaardige brandstoffen

Welke platformen laten transporteurs CO2-data meten en/of bijhouden? Vervoerders met een eigen IT-afdeling kunnen dit zelf opzetten, maar denk ook eens aan deze software voor het registreren van uitstootdata:

BigMile - https://www.bigmile.eu/
Plegge - https://www.pledge.io/
Loginex - https://loginex.ai/
Searoutes - https://searoutes.com/
EcoTransIT - https://www.ecotransit.org/en/
Shipzero - https://shipzero.com/overview/
Informatief is ook deze website: https://co2emissiefactoren.nl/instrumenten/ (voortkomend uit Lean&Green)

85%
25%
Dashboard
Warehouse Management System
32.04%
32.04%
25%
67%
Fine

AAN DE SLAG & CONTACTGEGEVENS

LCB en Midpoint Brabant bieden op verschillende manieren ondersteuning om bedrijven te helpen. Zoals bij het realiseren van meer duurzame en slimme logistieke operaties. Denk bijvoorbeeld aan pilotprojecten in de praktijk, workshops en verschillende bijeenkomsten en events.

Zo loopt op dit moment bijvoorbeeld het project Circulaire Stromen – Next Level Logistics waarin we samen met vier bedrijvenclusters en verschillende kennisinstellingen (BUas, TU/e en TNO) werken aan slimme (plan) oplossingen in de praktijk voor slimmere en duurzame samenwerking in transport.

Kijk voor meer informatie over projecten, events, workshops en whitepapers ook op:

- https://www.lcb.nu/
- https://midpointbrabant.nl/logistiek/
- https://slimmertransport.nl/

Contactgegevens

Zoek je contact met organisaties die jou kunnen ondersteunen bij verduurzaming of duurzaamheidsrapportages? Of wil je een student inzetten die naar jouw uitdagingen op het gebied van duurzaamheid kijkt? Neem in deze gevallen zeker contact op met Bas Holland of Alexander van Weelden van LCB, dan wel met Twan van Lankveld of Jesse de Doelder van Midpoint Brabant.

Logistics Community Brabant
Mgr. Hopmansstraat 2 (BUas campus - Frontier gebouw) / 4817 JS - Breda
Contactpersonen: **Alexander van Weelden / Bas Holland**
E-mail: weelden.a@lcb.nu / holland.b@lcb.nu
Telefoon: +31(0)76-5332645

Midpoint Brabant
Burgemeester Brokxlaan 12 (gebouw 88) / 5041 SB - Tilburg
Contactpersonen: **Jesse de Doelder / Twan van Lankveld**
Telefoon: +31(0)13-7440405

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Ministerie van Economische Zaken en Klimaat

Provincie Noord-Brabant

Gemeente Waalwijk

GEMEENTE TILBURG

TNO

LCB logistics community brabant

MIDPOINT BRABANT

yonder

Fontys

Breda University OF APPLIED SCIENCES

TU/e

TILBURG UNIVERSITY Understanding Society

Dit project wordt mede mogelijk gemaakt door Logistics Community Brabant, Midpoint Brabant, Breda University of Applied Sciences, TNO en Technische Universiteit Eindhoven met subsidies vanuit de provincie Noord-Brabant, klimaatfonds gemeente Tilburg en de Regio Deal Midden-Brabant.
De Regio Deal Midden-Brabant is een initiatief van Midpoint Brabant, de gemeenten Tilburg en Waalwijk, provincie Noord-Brabant, Tilburg University, Fontys, Yonder en de ministeries van BZK, I&W en EZK.

Breda University of Applied Sciences is een gespecialiseerde en internationaal hoger onderwijs- en onderzoeksinstituut dat bachelor- en masteropleidingen aan. Zo'n 7.000 studenten studeren op onze groene, veilige en compacte campus in Breda, Nederland. In ons onderwijs en onderzoek werken we aan zinvolle projecten samen met professionals uit de wereldwijde industrie. Het onderzoek van Breda University of Applied Sciences draagt bij aan een beter begrip van en oplossingen voor de problemen waarmee we worden geconfronteerd in de samenleving. BUas onderzoek gaat verder dan het toegepaste domein door het omarmen van domeinen transdisciplinaire benaderingen, en sterke banden met het onderwijs en het bedrijfsleven.

Logistics Community Brabant (LCB) brengt Ondernemers, Overheid, Onderwijs en Onderzoek bij elkaar om samen te komen tot innovaties voor het logistieke werkveld in Noord-Brabant voor vandaag en morgen. LCB is een samenwerking tussen Eindhoven University of Technology en Breda University of Applied Sciences. Daarbij werkt zij nauw samen met de kennisinstellingen Tilburg University en de Nederlandse Defensie Academie en met de (regio)partners Midpoint Brabant, REWIN West-Brabant en Vijfsterren Logistiek. LCB werkt vanuit 5 community's: Transport & Opslag, Zorglogistiek, Leefbare Stad, Industrie en Evenementen Logistiek. Binnen deze community's wordt in projecten gewerkt aan nieuwe toepassingen en logistieke innovaties.

Midpoint Brabant is de regionale samenwerkingsorganisatie die ondernemingen, kennisinstellingen, overheden en maatschappelijke organisaties in Midden-Brabant verbindt. Samenwerken aan slimme, duurzame oplossingen en brede welvaart staat centraal in al hun activiteiten. Met focus op maatschappelijke uitdagingen zoals digitalisering, duurzaamheid, gezondheid en talentontwikkeling, ondersteunt Midpoint Brabant innovatieve programma's en projecten in sectoren als maakindustrie, logistiek en leisure. Door startups, mkb-bedrijven en kennispartners onafhankelijk te begeleiden, stimuleert Midpoint Brabant een toekomstbestendige regio waarin ondernemen en innoveren met de mens centraal staan.