



Low impact in lastmile logistics

Van efficiënt naar eerlijk: rechtvaardigheid in de stadslogistiek

De afgelopen decennia is stadslogistiek steeds belangrijker geworden in onderzoek, beleid en praktijk.

Marith Dieker, Bram Kin
HAN University of Applied Sciences

Samenvatting

De afgelopen decennia is stadslogistiek steeds belangrijker geworden in onderzoek, beleid en praktijk. Elektrificatie van voertuigen en nieuwe logistieke concepten zoals hubs en pakketkluizen domineren het discours. Hoewel de 'triple bottom line' (people, planet, profit) breed wordt omarmd, blijft één cruciaal aspect onderbelicht: de rechtvaardigheid voor bedrijven en personeel in de logistieke sector zelf. Dit artikel onderzoekt hoe rechtvaardigheid wordt vormgegeven in Nederlandse stadslogistieke ontwikkelingen. We analyseerden 42 krantenartikelen uit nationale en regionale dagbladen (2019-2025) over stadslogistiek en zero-emissiezones, met focus op drie rechtvaardigheidsprincipes: verdelende rechtvaardigheid (verdeling van lasten en lusten), procedurele rechtvaardigheid (toegang tot en invloed op besluitvorming), en erkennende rechtvaardigheid (daadwerkelijke erkenning van perspectieven). De analyse toont dat gemeenten centraal staan in beleidsontwikkeling rondom zero-emissiezones, waarbij grote verschillen bestaan in lokale aanpak en subsidies. Dit leidt tot verwarring en frustratie bij ondernemers. Hoewel er voorbeelden zijn van goede inspraakprocessen, domineren negatieve verhalen in de media. De belangrijkste bevindingen zijn dat duurzaamheid vooral wordt vertaald naar emissiereductie, terwijl andere aspecten van leefbaarheid (zoals verkeersveiligheid en congestie) onderbelicht blijven. Economische argumenten over praktische haalbaarheid domineren daarbij in de gepresenteerde discussies. Sociale rechtvaardigheid voor personeel, arbeidsomstandigheden en bredere welzijnsvraagstukken komen nauwelijks aan bod.

Rechtvaardigheid en stadslogistiek: daar gaat het (niet) over

De afgelopen twee decennia is de aandacht voor stadslogistiek, of de 'last mile', enorm toegenomen. Dit zien we in onderzoek, beleid en vanuit het bedrijfsleven. Diverse aspecten van die last mile worden vanuit verschillende perspectieven onderzocht en geïmplementeerd. Elektrificatie van voertuigen en allerhande manieren om de negatieve impact van bevoorrading in de stedelijke gebieden te verminderen, zoals hubs en pakketkluizen, zijn hier voorbeelden van. Als er in brede zin naar duurzaamheid van de stadslogistiek gekeken wordt en men pakt het kader van de 'triple bottom line' met 'people', 'planet', 'profit' erbij, is er duidelijk aandacht voor alle aspecten. Ga maar na: met het oog op 'planet' wordt onder andere het reduceren van CO₂-emissies geadresseerd met de zero-emissie zones; alternatieve logistieke concepten moeten natuurlijk economisch duurzaam en haalbaar zijn ('profit'); en met het oog op 'people' is er met name voor de leefbaarheid van bewoners aandacht door in te zetten op minder en efficiënter verkeer *in* gebieden waar geleverd wordt. Tegelijkertijd mist er iets cruciaals als het om sociale duurzaamheid gaat: bedrijven en personeel in de logistieke sector.

In de media krijgt het logistieke personeel, meestal chauffeurs, vaak negatieve aandacht, zeker als het om distributie in de stedelijke omgeving gaat. *"Drukke bij pakketbezorgers leidt tot gevaarlijk rijgedrag"* (AD, 24 december 2020); *"Bouwbusjes in centrum Almelo zorgen voor gevaarlijke situaties én ongeluk"* (De Stentor, 25 oktober 2023); *"Foutgeparkeerde vrachtwagens zorgen voor overlast in Rozenburg"* (BN De Stem, 22 september 2025). Tegelijkertijd is er in de media aandacht voor het perspectief van ondernemers, maar dan worden zij vooral aangehaald om op (lokaal) klimaatbeleid – in het bijzonder de zero-emissie zones – kritiek te leveren. Krantenkoppen die dit illustreren zijn er eveneens legio: *"Emissie wordt zware E-missie"* (AD, 9 oktober 2023); *"Bossche markt in rep en roer door nieuwe regels: 'Als dit doorgaat, stopt bijna de helft van de kooplui'"* (Brabants Dagblad, 16 mei 2024); *"Veel steun voor uitstel invoering Zero Emissie Zone"* (Asser Courant, 26 november 2024).

Klachten op (ogenschijnlijk) ondoordachte beleidskeuzes kunnen deels terecht zijn: de impact van de overstap op elektrische voertuigen is voor ondernemingen soms echt groot en mogelijk zelfs irreëel in het licht van, bijvoorbeeld, de vervoersvraag, financiële middelen of aanstaande pensionering van een ondernemer. In onze onderzoeken herkennen wij dat ondernemers daardoor knel kunnen komen te zitten, of zich in elk geval in de knel voelen, als het gaat over de transitie naar schonere logistiek, terwijl ze in hun huidige transportsysteem 'gewoon' hun werk kunnen doen (zie onder andere Haanstra e.a. (2025) en Kin e.a. (2025)). Wat de categorie "kritisch-emotionele artikelen" daarmee doet, is erkennen dat bedrijven met bestel- en vrachtwagens van belang zijn voor het functioneren van steden en dat hun

belangen en bezwaren niet achteloos kunnen worden weggewoven in het kader van duurzaamheid.

Tegelijkertijd gebeurt er veel innovatie in het logistieke domein, waarbij heel veel verschillende stakeholders betrokken zijn. De overstap naar alternatieve/duurzamere voertuigen, de inzet van stadsrandhubs voor logistiek dienstverleners, inwoners die hun pakketten in de wijk laten bezorgen en deze zelf op een geschikt moment komen ophalen: al die veranderingen (en de eventuele weerstand daartegen) zijn uiteindelijk reflecties van het achterliggende idee van wat een 'goed' logistiek systeem, met al haar vervoersbewegingen, is. Wat in de beeldvorming en gesprekken over logistieke innovaties volgens ons echter vaak mist, is hoe ondernemers en andere stakeholders in de logistieke sector zélf reflecteren op het belang en de impact van hun mobiliteitskeuzes, en welke waarden daarin expliciet of impliciet worden onderschreven. Dit alles leidde bij ons tot de vraag: welke belangen worden nu eigenlijk gehoord dan wel meegenomen in de ontwikkeling van (stads)logistiek in Nederland?

We onderzoeken dit door op exploratief niveau de inhoud van mediaberichten over duurzame(re) stadslogistiek te analyseren en in kaart te brengen welke maatschappelijke waarde(n) hierin expliciet of impliciet worden benoemd. Dit is volgens ons belangrijk, omdat we anno 2026 behoefte hebben aan meer begrip van de beleving van stakeholders bij veranderingen in de stadslogistiek, in een context waarin nieuwe technologische innovaties in het logistieke systeem (moeten) worden geïntegreerd. We hopen dat we met meer kennis over het waardensysteem *achter* de stadslogistiek uiteindelijk betere afstemming tussen de stakeholders kunnen faciliteren en daarmee uiteindelijk het hele implementatieproces van gewenste, gedragen en duurzame innovaties kunnen vergemakkelijken.

Een concept dat ons hierbij inspireert, is dat van rechtvaardigheid. In dit artikel betogen we dat (het functioneren van) de logistieke sector meer vanuit het perspectief van rechtvaardigheid bekeken moet worden. Dit doen we door allereerst de schetsen wat rechtvaardigheid nou betekent en wat de context is waar logistieke bedrijven zich in bevinden. Op basis van een scan van (grijze) literatuur en een review van artikelen in de media analyseren we welke aspecten van rechtvaardigheid in relatie tot stadslogistiek in de afgelopen jaren impliciet en expliciet genoemd worden. We sluiten af met een overzicht van aspecten die volgens ons in de media-artikelen onderbelicht zijn gebleven maar die juist meer aandacht verdienen. In dat deel van de discussie schetsen we een eerste antwoord op de vraag: op welke manieren is het mogelijk om het rechtvaardigheidspectief te laten meewegen in de transitie naar schonere en slimmere stadslogistiek, en daarmee onze toekomstige leefomgeving?

De context: waar hebben we het over?

Rechtvaardigheid

Rechtvaardigheid wordt als term steeds vaker genoemd als randvoorwaarde voor transitie die grote maatschappelijke impact hebben. Wat rechtvaardigheid inhoudt is bovendien aan interpretatie onderhevig, waardoor de betekenis inherent plaats, tijd en cultuurgebonden is. Met name in de energietransitie – een vraagstuk waarin zeer veel belangen continue moeten worden afgewogen en keuzes moeten worden gemaakt – wordt er al een relatief lang nagedacht over wat rechtvaardigheid in die context betekent en hoe het kan worden nagestreefd in allerlei innovatieprocessen (o.a. Sovacool & Dworkin, 2015; Heffron & McCauley, 2017; Wood, 2023). Ook in het domein van de mobiliteitstransitie is de term *mobility justice* inmiddels een bekend concept. De mobiliteitstransitie gaat in de basis over het verminderen, veranderen en verschonen van personenmobiliteit (de 'trias mobilica'), en sinds het toonaangevende werk van Sheller (2018) is er in dit domein ook veelvuldig aandacht voor de randvoorwaarden waaraan een rechtvaardig mobiliteitsstelsel aan moet voldoen. In de logistiek wordt het concept rechtvaardigheid tot op heden nog maar beperkt genoemd (Fried e.a., 2024a).

Analyses over rechtvaardigheid zijn in veel gevallen systemisch van aard: rechtvaardigheid gaat over wat er wel of niet mag gebeuren binnen het kader van heersende waarden, normen en regels (De Brabander & Van Vliet, 2025). Het gaat dan veelal over verdelingsvraagstukken. Bijvoorbeeld wanneer we nadenken over de verdeling van kosten (nadelen) en baten (voordelen) die het gevolg (kunnen) zijn van een bepaalde (beleids)keuze. Naast dit soort vraagstukken, zijn er veel meer vragen te stellen over wat rechtvaardig handelen is, hoe rechtvaardigheid kan worden geborgd in innovatieprocessen, wat juist en eerlijk handelen überhaupt betekent. Voor dit artikel, baseren wij rechtvaardigheid in het logistieke domein te ondersteunen op het kader van Sovacool & Dworkin. Volgens de auteurs moet er in de basis worden nagedacht over drie typen van, of toetsstenen voor, rechtvaardigheid:

- **Verdelende rechtvaardigheid** gaat over de vraag hoe “primaire goederen” – rechten en vrijheden, bevoegdheden en kansen, inkomen en rijkdom (à la Rawls, 1971), maar ook abstractere materiële zaken zoals welvaart, vervuiling of armoede – tussen mensen op een sociaal rechtvaardige manier worden verdeeld. In de context van de logistiek kunnen we hier denken aan de lasten en lusten voor personeel in de sector, of over de ongelijke mate van milieuvervuiling en impact op de leefomgeving.
- **Procedurele rechtvaardigheid** gaat over de vraag op welke manier beslissingen worden genomen en wie erbij betrokken is en invloed heeft gehad op de besluitvorming. Vier elementen hiervan zijn: toegang tot informatie, toegang tot

en zinnvolle deelname aan besluitvorming, onpartijdigheid van de besluitvormers en tenslotte toegang tot juridische procedures om indien nodig tegen een besluit in te kunnen gaan (Sovacool & Dworkin, 2015, p.437).

- **Erkende rechtvaardigheid** is een verdieping van procedurele rechtvaardigheid, waarbij wordt onderzocht welke perspectieven daadwerkelijk serieus worden genomen. Immers, als een bepaald perspectief weliswaar in een besluitvormingsproces 'aan tafel' is vertegenwoordigd, maar niet inhoudelijk onderdeel is van het proces, is er geen sprake van erkenning van dat perspectief. Discriminatie en marginalisering liggen dan al snel op te loer, terwijl in een écht rechtvaardige transitie alle mogelijke perspectieven en belangen op z'n minst op een evenwichtige manier zijn overwogen alvorens een handelingsperspectief of beslissing wordt genomen.

In dit artikel zullen we aan de hand van deze drie toetsstenen voor rechtvaardige besluitvorming reflecteren op de beleidskeuzes en veranderingen die zich de afgelopen jaren in het domein van de stadslogistiek hebben afgetekend.

Stadslogistiek

Waar het stadslogistieke systeem uit bestaat behoeft enige afbakening alvorens er door de lens van rechtvaardigheid naar te kunnen kijken. Ogden (1992) definieerde stadslogistiek als *"het strategisch beheer en de operationele uitvoering van de goederenstroom binnen stedelijke gebieden – met inbegrip van stadscentra, voorsteden en buitenwijken – ter ondersteuning van stedelijke functies."* Het stadslogistieke 'systeem' bestaat uit drie elementen en hieraan gerelateerd zijn er diverse stakeholders bij betrokken (vrij naar Kin & Moeke, 2022):

1. Het sociaaleconomische systeem dat voor vraag naar goederen en diensten zorgt, wat leidt tot een vraag naar transport. Deze vraag komt onder andere van consumenten die online bestellen op basis waarvan webshops transport vragen, maar ook bedrijven en organisaties (zoals een gemeente die een bouwproject initieert) bevinden zich in dit systeem.
2. Het transportsysteem dat voorziet in aanbod om aan de vraag (naar transport) te voldoen. Dit bestaat uit verladers, transporteurs, bouwbedrijven en andere entiteiten die voor transport zorgen. Zij proberen dit zo efficiënt en klantgericht mogelijk te organiseren. Dit wordt gedaan met behulp van een transportnetwerk waarin voertuigen, faciliteiten en energiesystemen, data-infrastructuur en personeel allemaal essentiële rollen vervullen. Op hun beurt bestaan bedrijven uit verschillende lagen bestaan: van strategisch management tot operationeel personeel ('boots on the ground').

3. Infrastructuur: vraag en aanbod ontmoeten elkaar in de ruimte waar gebruik gemaakt wordt van fysieke infrastructuur. Grofweg zien we hier de vestiging van logistieke faciliteiten in en rond steden, en voertuigen die gebruikmaken van het (wegen)netwerk. Deze fysieke ruimte wordt grotendeels gereguleerd door de overheid, waarbij oog is voor het economisch functioneren van een gebied, maar ook voor het minimaliseren van externaliteiten voor de bevolking.

Het merendeel van de studies die zich op rechtvaardigheid in relatie tot stadslogistiek richten komen momenteel uit de Verenigde Staten. Fried e.a. (2024a) identificeren in dit kader onder andere werkomstandigheden van personeel, de omstandigheden voor 'gig workers' en de impact van logistiek op lage-inkomens bevolkingsgroepen als onrechtvaardigheid ('environmental justice'). Dat laatste onderwerp krijgt de meeste aandacht, waarbij Fried e.a. (2024b) aantonen dat 'mensen van kleur' tot 35% meer last heeft van vrachtverkeer terwijl er voor de helft minder door hen wordt besteld. Kortom: de verdeling van lasten en lusten is in de VS niet rechtvaardig verdeeld. Ook in Nederland worden schadelijke neveneffecten van transport, zoals luchtvervuiling en geluidsoverlast, vooral ervaren door mensen die wonen of werken nabij drukke verbindingswegen of bedrijventerreinen - meestal niet de plekken waar mensen met veel kapitaal (economisch/sociaal/cultureel/instantie) kiezen om te wonen. ('s Jongers, 2021; zie ook BNR, 7 oktober 2025).

Methode

Onze verkenning richt zich op de beeldvorming van stadslogistieke ontwikkelingen in Nederland waarbij we oog hebben voor de manier waarop op de (bedrijven in de) aanbodkant zijn ingebed in een sociaaleconomisch systeem (de vraagkant) en het fysieke domein (de infrastructuur). Voor de totstandkoming van dit sociotechnische systeem is er een belangrijke rol voor overheden: zij bepalen immers hoe de laag van de infrastructuur wordt ingericht en kan kansen en barrières opwerpen voor ondernemingen en organisaties aan de vraag- en aanbodkant. In dit artikel zullen wij met de bril van rechtvaardigheid kijken naar de (logistieke) bedrijven en personeel in dit bredere systeem, en onderzoeken op welke manieren verdelende, procedurele en erkennende rechtvaardigheid (al dan niet) zichtbaar worden in de artikelen die wij over stadslogistieke ontwikkelingen hebben verzameld.

De analyse is gebaseerd op een literatuurstudie naar rechtvaardigheid, bronnen die de huidige stand van zaken in het stadslogistieke domein weergeven, en een narratieve analyse van krantenartikelen die tussen 2019 en 2025 zijn gepubliceerd. De data voor deze analyse is vergaard uit de krantendatabank Nexis Uni. Wij bestudeerden 42 artikelen uit verschillende kranten waarvoor verschillende criteria

zijn opgesteld. Allereerste besloten we om zowel nationale als regionale kranten te bestuderen. De nationale kranten zijn informatief vanwege het perspectief op landelijk beleid en algemene trends in het logistieke domein. Regionale en lokale kranten zijn hierop waardevolle aanvullingen omdat hierin (meer) oog is voor de lokale praktijk, de impact van nieuwe beleidskeuzes en ervaringen van betrokkenen als ondernemers en inwoners. Voor de landelijke kranten hebben we er voor gekozen om kranten van verschillende signatuur en positie op het politieke spectrum te selecteren, zodat we eventuele diversiteit in perspectieven konden achterhalen. Voor de landelijke kranten volgde uit deze criteria de selectie voor de Volkskrant (2 unieke artikelen), het NRC (5) en de Telegraaf (4). Daarnaast hebben we regionale dagbladen geselecteerd op basis van hun geografische bereik door heel het land en of zij toebehoren aan mediaconglomeraat DPG of niet. Hieruit volgde de selectie van het Brabants Dagblad (5), de Gelderlander (4), De Limburger (12), Dagblad van het Noorden (5) en De Stentor (5).

De artikelen zijn gevonden op basis van een aantal vooraf gedefinieerde zoektermen. De zoekopdracht die we hebben gebruikt is: stadslogistiek AND zero-emissiezone OR bestelbus OR fiets. We hebben vervolgens gekeken naar de geselecteerde kranten in de periode van 1 januari 2019 tot 31 december 2025. Als een artikel in meerdere kranten was gepubliceerd, hebben we het artikel met de eerste publicatiedatum en/of met meeste woorden (en dus minder door de krantenredacties geredigeerd) voor onze selectie behouden. In totaal volgde hieruit een selectie van 42 unieke krantenartikelen.

Deze artikelen zijn vervolgens op twee manieren geanalyseerd. Als experiment zijn de transcripten van de artikelen samen met een vooraf gedefinieerde 'codeboom' geupload in AI-programma Claude. In Claude is de prompt gegeven om op basis van de codeboom de geselecteerde artikelen te coderen en daarbij de relevante quotes in de output te weergeven. Het resultaat van deze prompt is vervolgens in eerste instantie handmatig geverifieerd in de analysetool ATLAS.ti. Claude leverde met de gekozen prompts echter geen betrouwbare resultaten, waarna de codering volledig handmatig is afgerond. De resultaten zoals gepresenteerd in dit paper zijn daarom enkel afkomstig uit de handmatige analyse in ATLAS.ti.

Resultaten

Soorten rechtvaardigheid: wie heeft waar invloed op?

Onze hypothese was dat belangen van verschillende stakeholders niet gebalanceerd naar voren zouden komen, met name dat het kleine MKB ondervertegenwoordigd zou zijn. We veronderstelden dat met name de belangen van de grotere (transport)

ondernemers centraal zouden staan, en dat onder meer het kleine MKB weinig aan het woord zouden komen danwel weinig onderdeel zouden zijn van de beleidsvorming rondom zero-emissiezones. Deze aanname blijkt genuanceerder dan verwacht. Erkennende rechtvaardigheid, waarmee wordt bedoeld dat de belangen van een stakeholder ook écht in een proces worden meegewogen, is haast even vaak voorkomend als procedurele en verdelende rechtvaardigheid. Dit komt echter meerdere malen voor in een beperkt aantal artikelen. Hierdoor is het dus onmogelijk om te concluderen dat het grosso modo 'wel goed zit' met de erkennende rechtvaardigheid in de vorming van onze stadslogistieke systemen op gemeentelijk niveau. Hier komen we in de discussie op terug.

Ondanks deze stelling is het ons óók opgevallen dat de artikelen wel degelijk blijken te geven van een aanzienlijke mate van inspraak tijdens lokale beleidsvormingsprocessen door verschillende soorten stakeholders, waaronder juist ook ondernemers met kleine bedrijven. Hoewel dit soms vanuit indirecte bewijsvoering in de artikelen werd vermeld, via verhalen van vertegenwoordigers van gemeenten die in de artikelen aan het woord komen (en waarbij je dus moet afvragen of de ondernemers zelf dat perspectief ook volledig delen), bespreken de meeste artikelen één of meer manieren waarop met lokale ondernemers afstemming is gezocht. Op basis van de artikelen zijn er twee opzienbare casussen waarbij het proces van erkennende rechtvaardigheid heeft geleid tot heel verschillende uitkomsten in de besluitvorming rond de implementatie van ZE-zones. Een reeks artikelen over de introductie en uitstel van de ZE-zone in Maastricht is gelardeerd met verhalen over 'de ondernemerslobby' die met grote betogen lange tijd succesvol tegen de instelling van de ZE-zone wist te ageren (De Limburger, 18 juli 2024). Tegelijkertijd wordt Arnhem in dezelfde krant al een jaar eerder genoemd als stad waarin de overheid samen met ondernemers juist wél met instemming voor de ZE-zones hebben gestemd (De Limburger, 4 februari 2023). Dit is een voorbeeld van hoe erkennende rechtvaardigheid dus tot lokaal verschillende handelingsperspectieven heeft geleid.

Dit brengt ons bij een korte reflectie op een facet van de totstandkoming van stadslogistiek in Nederland, waar verdelende en procedurele rechtvaardigheid samenkomen: in de periode van 2019-2025 was mede door wisselend regeringsbeleid, de gemeente hét overheidsniveau waar de ontwikkeling en implementatie van de ZE-zones moet worden uitgevoerd. De gemeente is de plek waar het besluit over ZE-zones wordt genomen, en dus ook waar alle perspectieven over verduurzaming van de logistiek uiteindelijk zichtbaar worden. In vrijwel alle artikelen werd het perspectief van 'de overheid' vertegenwoordigd door een medewerker van een gemeente. Dit is interessant, omdat beleidsstudies de pijlen vaak richten op de impact van landelijke kaders, wet- of regelgeving, of nationale initiatieven als de Green Deal Stadslogistiek.

In de artikelen zat de spanning tussen stakeholders daarom wellicht ook niet bij de grote transportondernemingen, want zij waren deels via overeenkomsten als de Green Deal al aangezet tot het verduurzamen van voertuigen. Bovendien hebben deze bedrijven ook in grotere mate de middelen (geld, ruimte) om hun vloot te veranderen. Het zijn met name de kleine ondernemingen die zich persoonlijker geconfronteerd voelen met de gevolgen van de implementatie van ZE-zones, waardoor de noodzaak tot goede verdelende, procedurele en erkennende rechtvaardigheid op gemeentelijk niveau extra van belang is.

Welke waarde(n), voor wie?

In de artikelen kwamen de volgende waarden naar voren: milieu/duurzaamheid, economische waarde, sociale rechtvaardigheid, vrijheid/autonomie en leefbaarheid/veiligheid. 'Milieu/duurzaamheid' is het vaakst genoemd als kernwaarde die aan de basis van alle stadslogistieke veranderingen ten grondslag ligt. Elk artikel in onze selectie benoemde deze waarde, meestal als uitgesproken doel, tenminste één keer. Uit onze analyse bleek ook dat de code 'waarde: milieu/duurzaamheid' in 9 gevallen samenviel met de code 'actor: overheden'. Dezelfde code is daarentegen 17 keer gelijktijdig toegekend met de code 'actor: ondernemers/transport sector'. Maken de ondernemers zich nog vaker zorgen over het milieu dan de overheden? Nee, in de meeste gevallen vielen de codes samen omdat de ondernemers de beoogde doelgroep waren van de interventie(s) ten behoeve van verbetering van de lokale duurzaamheid. Zo stelt de Maastrichtse ondernemer, en uitgesproken tegenstander van ZE-beleid, Ser Wijenbergh in De Limburger van 11 december 2023:

“Maastricht telt drie overslaglocaties waar vervoerders hun lading kunnen lossen, zodat die elektrisch naar de plaats van bestemming worden gebracht. Onder meer boekhandel Dominicanen heeft al iets geregeld. Vervoerders als DHL doorkruisen de stad nu al met elektrische bussen. Toch klopt het beeld dat het bedrijfsleven enthousiast is niet, weet Wijenbergh. Dat de horeca het wel ziet zitten is duidelijk: beter voor de terrassen. Maar kleine en grote installateurs zien de maatregel met lede ogen aan, hoort hij overal.”

Dit wil niet zeggen dat ondernemers zich totaal niet identificeerden in deze waarde. In artikelen over initiatieven in Arnhem (De Gelderlander, 2 maart 2019), Zwolle en Apeldoorn (De Stentor, 29 januari 2021) en zelfs Maastricht (De Limburger, 11 februari 2021) zijn ook ondernemers aan het woord die waarde hechten aan duurzaamheid van voertuigen. Een illustratief voorbeeld komt uit De Stentor van 29 januari 2021. Aan het woord is Peter Rijkens, eigenaar van een schoenenzaak in Apeldoorn:

"Wat ik van emissieloos vind? Positief. Milieu wordt steeds meer een dingetje. Daar moeten we wat mee. Daar past een emissieloze binnenstad bij. Wij rijden nu met een bestelbusje tussen onze vestigingen. Ik kan mij voorstellen dat ons volgende autootje een elektrisch bestelbusje wordt." Hij ziet - ook door corona - straks de goederenstromen sowieso veranderen. „Mensen bestellen bij ons nu veel meer online. Dat zal voor een deel ook zo blijven. Dus dan krijg je dat 's morgens leveranciers de stad inrijden en wij zelf 's middags alle onlinebestellingen de stad uit rijden. 's Morgens de grote pakketten, 's middags de kleine bestellingen." Die kleine bestellingen kan hij misschien met andere winkeliers 'gebundeld het centrum uit' laten rijden door pakketbezorgers of fietskoeriers. „Het kan soms best slimmer en efficiënter.""

Kortom: over het belang van ZE-zones om lokaal het milieu en leefklimaat te verbeteren wordt niet door alle stakeholders in de artikelen eenduidig gedacht. Wanneer de overheden aan het woord zijn, is er wel een unaniem gedeelde ambitie om met regelingen voor de stadslogistiek 'milieuwinst' te boeken.

Dit brengt ons bij de tweede waarde die we hebben onderzocht: economische waarde. Deze waarde uitte zich in de artikelen hoofdzakelijk op twee manieren. De eerste is de aandacht voor: de financiële kosten (danwel kostenverlichting) die de vervanging van de huidige voertuigen voor ondernemers met zich meebrengt. Hierin vallen ook maatregelen als subsidies, waarmee overheden proberen om ondernemers te ondersteunen bij de aankoop van nieuwe voertuigen en eventuele aanvullende kosten als het installeren van de benodigde laadinfrastructuur. De tweede is de besparing van tijd/efficiëntieverbetering waardoor de uiteindelijke transportkosten mogelijk lager uitvallen als met een duurzamere vorm van transport gereden wordt. Op basis van de quotes waaraan deze code is toegevoegd, is duidelijk geworden dat kosten een heel groot praktisch probleem zijn voor veel ondernemers. Zoals een marktkoopman op de markt in Zwolle aangaf (De Stentor, 27 mei 2023): *"Elektrische voertuigen zijn nog erg schaars en duur. Grote bedrijven kunnen dat betalen. Wij als kleine ondernemers niet."*

In veel gevallen sprak hieruit ook een achterliggende rechtvaardigingsstrategie: economische argumenten en praktische haalbaarheid vanwege kosten en (gepercipieerde) gebrek aan bijvoorbeeld laadinfrastructuur waren vaak gelijktijdig onderdeel van een betoog. De rationale zal velen bekend zijn: verduurzaming door aanschaf van nieuwe voertuigen is (nog) te duur, toch worden ondernemers

gedwongen deze stap te zetten vanwege nieuwe beleidsregels, de verontwaardiging is hoog en mogelijkheden voor maatwerk worden niet onderzocht of vertrouwd, en de spanning tussen ondernemers en overheid loopt op zelfs als de overheid uitspreekt dat ze begrip hebben voor de financiële situatie van de ondernemers en “samen [wil] nadenken” over hoe de klimaatdoelstellingen kunnen worden gehaald (Dagblad van het Noorden, 1 april 2021). In De Stentor van 27 mei 2023 stelt een marktkoopman:

“... dat een nieuwe elektrische bus minimaal 80.000 euro kost. „En een vrachtauto, voor de ondernemers met een grotere kraam, kost minimaal 300.000 euro. Dan krijg je slechts 3000 euro subsidie uit een landelijke pot. We begrijpen dat we eens over moeten op elektrische voertuigen, maar kunnen dat pas doen als de voertuigen iets goedkoper worden. Dat gaat net zoals bij zonnepanelen vast gebeuren.”

Als lid van de marktcommissie in Zwolle voert Westrik gesprekken met de gemeente en politiek nadat ze onlangs ‘opgeschrikt werden’ door een brief vanuit het gemeentehuis. „Ik hoop echt dat er een oplossing komt. We willen het liefst als marktkooplieden een vrijstelling en anders uitstel met een paar jaar. Ik vrees dat er anders een einde komt aan de markt in de binnenstad van Zwolle. Zonde, want deze bestaat al meer dan duizend jaar.”

Ook deze quote illustreert hoe praktische en deels tijdgebonden bezwaren voor ondernemers de boventoon voeren. Dat zijn redenen, aldus deze stakeholdergroep, waarom verduurzaming van de logistiek niet, moeizaam of slechts beperkt mogelijk is.

Sociale rechtvaardigheid is, in tegenstelling tot de financiële argumenten, maar beperkt in de artikelen identificeerbaar. Deze kwam meestal naar voren in citaten waarbij mensen in de artikelen expliciet de vraag opwierpen of de één of andere maatregel wel eerlijk is, of dat iemand zich zorgen maakten over de impact op mensen – en dan met name ondernemers – van de maatregelen. Of de impact van beleid rondom stadslogistiek rechtvaardig is voor burgers in bredere zin wordt niet als zodanig als op zichzelf staand doel genoemd, maar is verweven met de waarden duurzaamheid en leefbaarheid/veiligheid. Zo stond er op 11 december 2024 in het Brabants Dagblad:

“De invoering van de zero emissiezone is een cruciale stap in onze ambitie om onze stad schoner, gezonder en toekomstbestendig te maken”, zegt wethouder Peter Bakker (Klimaatadaptie, GroenLinks). „We willen dat iedereen in onze gemeente kan genieten van frisse lucht en een leefbare omgeving. Dit besluit vraagt om aanpassingen, maar biedt ook kansen voor innovatie en duurzame samenwerking.”

Keuzevrijheid – als onderdeel van vrijheid/autonomie – van ondernemers om hun logistieke processen naar eigen believen in te richten is een waarde waar momenteel nog weinig aan getornd wordt. De vijfde en laatste waarde waar we op letten, was die van leefbaarheid/veiligheid. Hoewel deze minder vaak is toegepast dan milieu/duurzaamheid, was er regelmatig wel overlap. Dit is ook logisch vanuit de gedachte dat minder emissies een positief effect hebben op de lokale leefomgeving en daarmee een verbetering van de lokale leefbaarheid. Daarbij hebben we onder deze code ook opmerkingen geormerkt die gingen over de effecten van veranderingen in stadslogistieke oplossingen op de lokale verkeersveiligheid. Interessante observatie op basis van de quotes onder deze code is dat hier een verscheidenheid aan potentiële maatregelen en bijbehorende impact genoemd zijn. Waar emissiereductie een abstract doel is, zijn argumenten ten behoeve van leefbaarheid en veiligheid vaak veel diverser dan enkel inzetten op elektrisch vervoer: er zijn verwijzingen naar het afvangen van verkeer in hubs (De Gelderlander, 2 maart 2019; NRC, 6 april 2019), het belang van lokaal bereikbare voorzieningen (NRC, *ibid*), aanpassingen aan de infrastructuur of lokale verkeersverboden voor LEVs (Telegraaf, 19 augustus 2019), blokkades voor specifieke voertuigen (De Stentor, 5 juli 2024), en venstertijden voor leveringen (Dagblad van het Noorden, 15 april 2020). Mogelijk biedt het waardenkader rondom leefbaarheid en veiligheid in de nabije toekomst nog meer (denk)ruimte voor stakeholders om verder uit te diepen welke oplossingsrichtingen er nog meer mogelijk zijn als dit waardenkader centraal wordt gesteld.

Framing en emotionele lading

Een artikel in de krant moet nieuwswaarde hebben. In mediastudies en journalistiek zijn vele definities in omloop van wat nieuwswaarde precies inhoudt. In globale termen kan worden gesteld dat *“(het identificeren van) de materiële aspecten van een gebeurtenis of kwestie die deze potentieel nieuwswaardig maken, de cognitieve overtuigingen van journalisten en/of het publiek, of de gedeelde routines en codes die zijn aangeleerd en in praktijk worden gebracht door socialisatie in (bepaalde) redactiekamers en journalistieke gemeenschappen (Bednarek & Caple, 2017)”* (Mast

& Temmerman, 2021, p.690; eigen vertaling) bijdragen aan de vaststelling of een bericht 'nieuwswaarde' heeft of niet. De aanwezigheid van emoties spelen hierbij naast cognitieve overtuigingen een belangrijke rol.

Drie zaken vielen ons hierbij op. Ten eerste, negatieve emoties, waaronder we in dit geval ook uitingen van kritiek, bezorgdheid, bedreiging of onzekerheid scharen, hebben de overhand in de narratieven van de artikelen. Er zijn voorbeelden in de dataset van artikelen waarin zowel voor- als tegenstanders voor maatregelen aan het woord komen, maar uiteindelijk gaven de journalisten de meeste ruimte in hun artikelen aan mensen die op de één of andere manier niet (direct) positief waren over voorgestelde veranderingen. Ook de balans tussen voorbeelden van conflict en consensus tussen stakeholders, met name overheden en ondernemers, valt uit naar beschrijvingen van conflicten.

Ten tweede, in de framing komen kansen danwel barrières, en bijbehorende emotionele ladingen door de verschillende stakeholders, met name tot uiting komen op lokaal niveau. Landelijk beleid of initiatieven als de Green Deal Stadslogistiek worden nauwelijks benoemd als de bron van de problemen, en als er over geschreven is vanuit het perspectief van betrokkenen (waaronder PostNL en DHL) dan is dat om de positieve aspecten en kansen van deze overeenkomst te benadrukken. De grote partijen spreken zich na het tekenen van het convenant dus niet (meer) negatief uit over wat de impact van hun verduurzamingsopgave is in de praktijk.

Tot slot is het opgevallen dat beleidsmaatregelen voor meer duurzame stadslogistiek vaak worden geframed als 'externe' prikkel voor de sector, die niet per se zorgt voor een gevoel van urgentie of noodzaak voor verandering bij de partijen die uiteindelijk de uitvoer moeten vormgeven. Het relatief hoge aantal quotes waarin problemen rondom praktische uitvoerbaarheid zijn beschreven, zijn ondersteunend aan onze bevinding dat in veel gevallen de framing van het belang van innovaties in stadslogistiek geen acute noodzakelijkheid reflecteert. Hoewel een aantal artikelen het woord geven aan mensen die liever eerder dan later inzetten op duurzame(re) vormen van stadslogistiek, is de algemene tred van de sprekers in de artikelen eerder afwachtend en leggen het belang van verandering in de toekomst in plaats van het heden.

Uit deze analyse concluderen we dat de framing van innovaties in de stadslogistiek geen positieve blik op de sector bezorgt. Door de relatief hoge mate van aandacht voor problemen, onzekerheden en bezwaren beklijft een impressie van moeizame verandering waarbij de belangen van met name ondernemers niet altijd serieus lijken te worden genomen door beleidsmakers op zowel lokaal als nationaal niveau.

In het volgende hoofdstuk reflecteren we op de lessen die we hier mogelijk uit kunnen trekken, en welke kansen wij zien voor professionals in de sector om bij te dragen aan eerlijkere veranderprocessen en de beeldvorming daarvan in het maatschappelijke debat.

Conclusies en Discussie

De resultaten van dit verkennende onderzoek laten zien dat de basisprincipes van rechtvaardigheid, zoals wij die hebben geadopteerd uit het werk van Sovacool & Dworking en Fraser, in de beschrijvingen van ontwikkelingen in de stadslogistiek kan worden geïdentificeerd. Enerzijds is dit een fijne conclusie om te trekken, want het zou problematischer zijn wanneer de basale uitgangspunten van rechtvaardigheid in innovatieprocessen *niet* traceerbaar zouden zijn geweest. Er zijn artikelen met duidelijke illustratie van processen waarin partijen gezamenlijk hebben nagedacht over verdelingsvraagstukken, waarin inspraak en procedurele rechtvaardigheid geborgd lijken, en waarin ook erkenning van afwijkende perspectieven expliciet wordt aangehaald als belangrijke voorwaarde voor het komen tot nieuwe beleidskaders en sociotechnisch logistiek systeem.

Wanneer we uitzoomen, vallen twee zaken op. Ten eerste zijn de ZE-zones en toegangsbeleid van steden klaarblijkelijk een veelvoorkomend onderwerp in de (geschreven) media. In onze dataset hebben we vele duplicaties van artikelen, wanneer een stuk in meerdere kranten is gepubliceerd, buitenwege gelaten. Bij een eerste inventarisatie in Nexis Uni op basis van enkele steekwoorden werd echter al gauw duidelijk dat er vele honderden artikelen over stadslogistiek zijn gepubliceerd in de Nederlandse dagbladen. Aan het onderwerp wordt door journalisten en krantenredacties klaarblijkelijk een behoorlijke nieuwswaarde toegekent. Daarbij gaat het in de artikelen veelal over dynamieken waarbij ondernemers en de overheid niet als partners samenwerken. Dit schetst een beeld van de dagelijkse praktijk in de sector waarbij het risico van patstellingen aanzienlijk is, terwijl er toch ook veel voorbeelden zijn – welke in de artikelen ook worden benoemd maar waaraan desalniettemin minder woorden worden besteed – waarbij innovaties vanuit een positieve houding worden gerealiseerd. Het is voor ons onmogelijk om op basis van deze artikelen te concluderen dat er in de praktijk gewoonweg minder positieve dan negatieve voorbeelden zijn, maar áls die voorbeelden er zijn zou het voor de publieke beeldvorming goed zijn als die verhalen ook in de kranten worden gedeeld.

Ten tweede concluderen wij dat er heel wat perspectieven op de impact van stadslogistiek onbeschouwd zijn gebleven als het om rechtvaardigheid gaat. Opnieuw moeten we hierbij opmerken dat we in dit verkennende onderzoek slechts

een beperkt aantal artikelen hebben geanalyseerd, maar het is opvallend dat zaken als verkeersveiligheid en congestie niet automatisch onderdeel zijn van betogen over duurzame(re) stadslogistiek. Het is duidelijk dat emissiereductie en duurzaamheid synoniemen zijn geworden, maar verbeteren van lokale leefbaarheid omhelst meer dan enkel het vermijden van CO₂-uitstoot. Immers: *“de distributie [zal] zichzelf opnieuw moeten uitvinden, opdat we straks niet alleen maar groene files krijgen in plaats van grijze”* (De Limburger, 9 oktober 2024). Daarnaast gaat verdelende rechtvaardigheid niet enkel over voertuiggebruik, maar ook over de (momenteel scheve) verdeling tussen middelen en kansen van grote en kleine bedrijven om te innoveren en verduurzamen – ook wel ongelijk speelveld genoemd. Grote bedrijven kunnen beter voldoen aan wetgeving en hebben veelal een financieel voordeel als er investeringen moeten worden gedaan. Maar niet alleen vanuit verdeling van middelen zien wij een onrechtmatige verdeling van kansen en barrières tussen grote en kleine bedrijven in de sector, ook op voor procedurele én erkennende rechtvaardigheid kunnen grote bedrijven hun stem eerder en beter laten horen in beleidsvormingsprocessen. Hier liggen concrete kansen voor alle stakeholders, van overheidsmedewerkers tot ondernemers en van lobby organisaties tot bewonerscollectieven, om te verkennen welke *gedeelde* waarden er zijn en die als leidraad voor nieuwe innovaties te hanteren.

In onze selectie van artikelen over de invoering van ZE-zones bleek de nadruk in veel gevallen op de tweespalt tussen ondernemers en de overheid te liggen. Arbeidsomstandigheden en (extreem) hoge werkdruk van logistiek personeel komen echter weinig aan bod. Hierop voortbordurend is de rol en verantwoordelijkheid van consumenten en klanten als het om rechtvaardigheid gaat, vrijwel onbesproken. Over dit onderwerp zijn inmiddels heel wat misstanden bekend, en ook in onze set artikelen zat één artikel dat uitgebreid beschreef wat de gang van zaken is binnen de pakketbezorging. In dit artikel werden door de journalist het vaakst morele vragen over de wenselijkheid van het huidige bezorgingssysteem uitgeschreven (Volkskrant, 18 september 2021). Nieuwe theorieën over bijvoorbeeld ‘true pricing’ kunnen helpen om van ketens te beoordelen in welke mate kernwaarden en rechtvaardigheidsprincipes worden nagestreefd danwel nageleefd, en waar kansen liggen om rechtvaardigheid te verbeteren. Hoe neveneffecten van logistiek onevenredig afgewenteld worden op diverse bevolkingsgroepen die in drukke straten of in de nabijheid van distributiecentra wonen, blijft tevens onbesproken. Voor dit soort aspecten ligt er voor onderzoekers ook een belangrijke rol om dit in kaart te brengen.

Hoe dit concreet zou kunnen? Door allereerst doordrongen te zijn van de waarden die ten grondslag liggen – of zouden kunnen/moeten liggen – aan het logistieke domein.

Basiswaarden als welzijn, nut en verantwoordelijkheid helpen om met een bredere blik naar de logistiek te kijken dan (nog altijd dominante, economische) waarden als efficiëntie en gewin. Er zijn inmiddels al allerlei hulpmiddelen beschikbaar om dit denkproces te bevorderen en concreet mee aan het werk te gaan. Vanuit onder meer het PBL is er een omvangrijke en bruikbare portfolio aan rapporten en adviezen voor het integreren van het Brede Welvaartskader in verschillende (beleids) domeinen, waaronder mobiliteit en verstedelijking. Als we met deze blik naar veranderingen voor schone(re) en slimme(re) stadslogistiek kijken, moeten we niet enkel het transport zelf evalueren maar ook het systeem áchter deze logistiek: Welke rol hebben consumenten en welk effect heeft hun gedrag op de logistieke vraag? Wat doet de logistiek met de beschikbaarheid van ruimte (waar, en voor wie)? Onder welke arbeidsomstandigheden werken de mensen die het uitvoerende werk in de logistiek doen?

Erkenning

Dit artikel is totstand gekomen door samenwerking en financiering vanuit de SPRONG-groep LILS (Low Impact Lastmile Logistics) en het Raak-mkb project TOMTET (Toekomstbestendig MKB in de Transitie naar Emissieloos Transport).

Dit artikel is een bewerking van een uitgebreidere versie die is gepresenteerd bij de Vervoerslogistieke Werkdagen (Dieker & Kin, 2026).

Referenties

- BNR, Myrthe Koopman (7 oktober 2025) 'luchtvervuiling ongelijk verdeeld in Nederland, vooral lagere inkomens getroffen'. <https://www.bnr.nl/nieuws/nieuws-politiek/10584521/luchtvervuiling-ongelijk-verdeeld-in-nederland-vooral-lagere-inkomens-getroffen>
- De Brabander, R., & Van Vliet, J. (2025, januari). Voorwoord Stem geven aan onrecht. Een ecosociaal perspectief op rechtvaardigheid. *Ecozine#2. Lectoraat Ecosociaal Werk*.
- Dieker, M. & Kin, B. (2026). Rechtvaardigheid in de stadslogistiek. *Vervoerslogistieke Werkdagen (VLW) 2026*, 451-473.
- Frazer, N. (2010). *Scales of Justice – reimagining political space in a globalizing world*. Columbia University Press.
- Fried, T., Goodchild, A., Browne, M., & Sanchez-Diaz, I. (2024a). Seeking equity and justice in urban freight: where to look?. *Transport Reviews*, 44(1), 191-212.

- Fried, T., Goodchild, A. V., Sanchez-Diaz, I., & Browne, M. (2024b). Evaluating spatial inequity in last-mile delivery: a national analysis. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 54(5), 501-522.
- Haanstra, A., Dreischerf, A., & Buijs, P. (2025). De invloed van zero-emissie zones op het mkb: een analyse van voertuigdata. *Vervoerslogistieke werkdagen 2025*.
- Haxhija, S., Duran-Rodas, D., Larriva, M. T. B., & Wulfhorst, G. (2024). A Mobility Justice Framework to prioritize areas for mobility interventions. *Research in Transportation Business & Management*, 56, 101192.
- Heffron, R. J., & McCauley, D. (2017). The concept of energy justice across the disciplines. *Energy policy*, 105, 658-667.
- Kin, B. & Moeke, D. (2022). Een integrale blik op duurzame logistiek: Verslimmen, verschonen én integreren vraagt om multidisciplinariteit. *Logistiek+ Tijdschrift voor toegepaste logistiek* 14, 22-35.
- Kin, B., Dieker, M., Dijksterhuis, C., & Elving, W. (2025). Uitdagingen en toekomstperspectief voor het mkb met een bestelwagen. *Holland management review*, 214, 24-31.
- Mast, J., & Temmerman, M. (2021). What's (The) News? Reassessing "News Values" as a Concept and Methodology in the Digital Age. *Journalism Studies*, 22(6), 689-701.
- Ogden, K. (1992). *Urban Goods Movement - A Guide to Policy and Planning*. London: Routledge.
- Rawls, J. (1971) *A Theory of Justice*. Belknap/Harvard University Press
- Sheller, M. (2018). *Mobility justice: The politics of movement in an age of extremes*. Verso Books.
- Sovacool, B. K., & Dworkin, M. H. (2015). Energy justice: Conceptual insights and practical applications. *Applied energy*, 142, 435-444.
- 's Jongers, T. (2024). *Armoede uitgelegd aan mensen met geld*. De Correspondent BV.
- Wood, N. (2023). Problematising energy justice: Towards conceptual and normative alignment. *Energy Research & Social Science*, 97, 102993.

Geciteerde krantenartikelen

- Brabants Dagblad, Roel Kuilder (16 mei 2024) Bossche markt in rep en roer door nieuwe regels: 'Als dit doorgaat, stopt bijna de helft van de kooplui'
- Brabants Dagblad, Nico Schapendonk (11 december 2024) Breda wordt strenger op vieze vrachtwagens en busjes: vanaf 2029 'zero emissiezone' binnen de singels
- Dagblad van het Noorden, Henk Wollerich (15 april 2020) Assen weert snel 'vieze' bevoorraden
- Dagblad van het Noorden, Stef Bekhuis (1 april 2021) Assen wil emissievrij centrum
- De Gelderlander, Harry van der Ploeg (2 maart 2019) Modern fietsverkeer moet het vrachtverkeer indammen

- De Limburger, Joos Philippens (11 februari 2021) Maastricht op weg naar uitlaatgasvrije zone
- De Limburger, Joos Philippens (4 februari 2023) Ultiem verdict over milieuzone na jaren geharrewar
- De Limburger, Joos Philippens (18 juli 2024) Er komen 17 camera's rond centrum Maastricht, toch worden auto's niet gecontroleerd
- De Limburger, Frans Dreissen (9 oktober 2024) Meeste bestelauto's ook volgend jaar welkom in hartje Maastricht
- De Stentor, Lex van Kooten (29 januari 2021) Hobbels op weg naar een schone binnenstad
- De Stentor, Jasper van Loo (27 mei 2023) Grote onvrede bij marktkooplui over nieuwe regels gemeente
- De Stentor, Armon Veenemen (5 juli 2024) Besluit over veelbesproken 'knips' in binnenstad na zomer
- NRC, Marjolein Kooyman (6 april 2019) Bestelbusjes zijn grote vervuilers in de stad; Dank, kuch-kuch, voor de levering
- NRC, Jan Benjamin (10 februari 2021) Bestelauto's in binnensteden: 2030 emissievrij
- Telegraaf, Gijsbert Termaar (19 augustus 2019) 'spitsban voor vrachtfietsen'.
- Volkskrant, Marieke de Ruiter (18 september 2021) De prijs van gratis bezorging