VOORBIJ DE STAPELING

IMPACT VAN DUURZAAMHEIDSVERPLICHTINGEN VOOR MKB'ERS

RAPPORT

seo • economisch onderzoek



AUTEURS
ERIK BROUWER, GERBEN DE JONG, STEF KONIJN & JEROEN CONTENT

IN OPDRACHT VAN
RIJKSDIENST VOOR ONDERNEMEND NEDERLAND (RVO)

AMSTERDAM, JULI 2026

Samenvatting

Mkb-ondernemers benaderen verduurzaming vooral praktisch: financiën, uitvoerbaarheid en risico's op handhaving wegen zwaarder dan klimaat. Kleinere ondernemingen ervaren regelgeving eerder als knellend, waarbij vooral de eerste stappen van verduurzaming uitdagend zijn. Knelpunten liggen echter niet alleen in de regels zelf, maar ook in randvoorwaarden, onzekerheid en samenhang.

Onderzoek naar impact van duurzaamheidsverplichtingen voor mkb'ers

Deze studie onderzoekt hoe duurzaamheidsverplichtingen doorwerken in de afwegingen van mkb-ondernemers en in hoeverre stapeling en complexiteit van verplichtingen daarbij een rol spelen. De focus van het onderzoek ligt op duurzaamheidsverplichtingen rondom mobiliteit, zoals verplichtingen die raken aan bedrijfswagens, zwaar vrachtverkeer en mobiele werktuigen.

Dit onderzoek heeft onder meer als doel meer inzicht te verkrijgen in hoe ondernemers omgaan met de stapeling van regelgeving en verplichtingen. En daarmee hoe ondernemers tot keuzes komen en welke afwegingen zij daarbij maken. Het onderzoek heeft niet als doel om de toename aan complexiteit te benadrukken, maar vooral handvatten te bieden hoe hiermee om te gaan en wat ondernemers daarbij nodig hebben. Dit gaat hand in hand met de stappen die de overheid al zet om bijvoorbeeld te komen tot regeldrukvermindering.

In opdracht van RVO heeft SEO Economisch Onderzoek dit onderzocht onder mkb-bedrijven in de bouw, handel en vervoer & opslag. Deze sectoren zijn geselecteerd omdat zij gezamenlijk verantwoordelijk zijn voor een groot deel van het Nederlandse bedrijfswagenpark en daardoor sterk met mobiliteitsgerelateerde verduurzamingsopgaven te maken hebben. De studie combineert een enquête en vignettenanalyse onder 250 ondernemers met verdiepende gesprekken met experts en marktpartijen. Naast dit onderzoek loopt bij RVO een parallel traject naar regeldrukvermindering/-vereenvoudiging.

Perspectief van ondernemers op verduurzaming en verplichtingen

Het midden- en kleinbedrijf benadert verduurzaming vooral pragmatisch en bedrijfseconomisch. Financiële overwegingen, uitvoerbaarheid en/of risico's op sancties en handhaving zijn de belangrijkste redenen om verduurzamingsmaatregelen te nemen. Intrinsieke motivatie of maatschappelijke druk spelen wel mee bij het prioriteren van verplichtingen, maar zijn niet de primaire drijfveer. Deze bevinding komt overeen met eerdere onderzoeken waaruit blijkt dat verduurzaming van mobiliteit met name wordt gedreven door externe factoren.

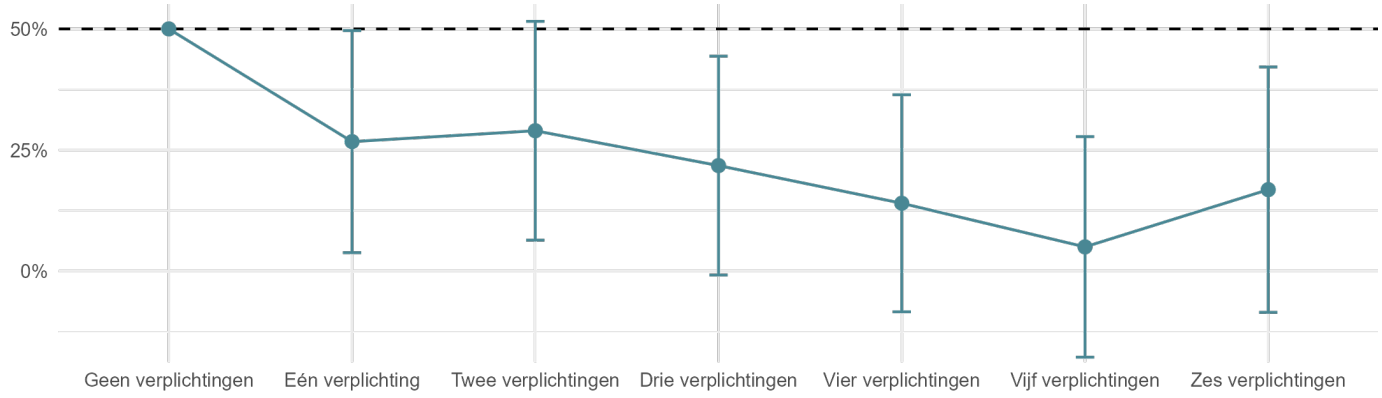
Duurzaamheidsverplichtingen zijn niet altijd de grootste bron van regeldruk. Arbeidsgerelateerde verplichtingen en administratie en rapportage vragen gemiddeld meer tijd en aandacht. Toch ervaart een substantiële groep bedrijven duurzaamheidsregels als belemmerend, vooral binnen de sector vervoer & opslag. Vergeleken met huidige regels voorzien bedrijven vaker belemmeringen door toekomstige verplichtingen. Daarbij geldt dat effectieve verplichtingen per definitie enige mate van additionele capaciteit vergen. Wanneer bedrijven dezelfde maatregelen al vrijwillig zouden nemen, zou regulering immers nauwelijks toegevoegde waarde hebben.

Uit de analyse blijkt dat mkb'ers een scenario met duurzaamheidsverplichtingen minder aantrekkelijk vinden dan een scenario zonder duurzaamheidsverplichtingen. Daarbij zijn er verschillen tussen typen verplichtingen; regels rondom zwaar vrachtverkeer wegen het zwaarst mee in de keuzes van ondernemers, gevolgd door verplichtingen voor mobiele werktuigen, rapportage en woon-werkverkeer. Regels rondom bedrijfswagens of de verduurzaming van bedrijfspanden wegen minder zwaar mee in de keuzes van ondernemers. Deze resultaten gelden ook wanneer de analyse uitsplitst naar ondernemers uit verschillende sectoren en/of ondernemers die al dan niet bekend zijn met huidige en/of toekomstige duurzaamheidsregelgeving.

Kleinere mkb-bedrijven hebben meer moeite om met nieuwe duurzaamheidsverplichtingen om te gaan, omdat zij minder financiële en organisatorische ruimte hebben. Een extra investering, administratieve verplichting of onzekerheid over regels weegt voor hen zwaarder dan voor grotere bedrijven. Zij hebben minder personeel om regels uit te zoeken, minder ruimte om risico's te spreiden en minder mogelijkheden om tegenvallers op te vangen. Kleinere ondernemingen zijn ook minder bereid om extra regelgeving af te ruilen tegen een hogere omzet. Grotere mkb'ers maken die afruil makkelijker omdat dezelfde procentuele omzetverandering bij hen gepaard gaat met grotere bedragen, naast dat zij profiteren van schaalvoordelen bij het voldoen aan verplichtingen.

De analyse van stapelingseffecten laat zien dat de impact van regelgeving toeneemt naarmate meer verplichtingen gelijktijdig gelden, maar dat elke additionele verplichting relatief minder impact heeft. Figuur S.1 toont dat de kans dat ondernemers een scenario kiezen daalt naarmate het scenario meer duurzaamheidsverplichtingen bevat. Vooral de eerste verplichting maakt een groot verschil. Extra verplichtingen drukken daarna nog steeds op de keuze van ondernemers, maar voegen relatief minder extra belasting toe. Dat wil zeggen, één extra duurzaamheidsverplichting verlaagt de kans dat ondernemers het scenario prefereren, maar de afname in de kans van één naar twee verplichtingen is lager dan van nul naar één verplichting.

Figuur S.1 Stapeling vergroot de impact, maar extra verplichtingen wegen relatief minder zwaar



Bron: SEO Economisch Onderzoek

Noot: Het toont de kans dat een scenario met dit aantal verplichtingen wordt gekozen ten opzichte van een verder identiek scenario. Als de twee hypothetische scenario's even aantrekkelijk zijn voor een indifferente mkb'er, is die kans 50%.

Vooral het zetten van de eerste stappen richting verduurzaming blijkt moeilijk voor ondernemers. Zij moeten dan kennis opbouwen en uitzoeken welke regels op hen van toepassing zijn. Vaak moeten zij ook interne processen aanpassen en investeren in nieuw materieel, advies of administratieve ondersteuning. Naarmate verduurzaming eenmaal onderdeel wordt van de reguliere bedrijfsvoering, passen ondernemers nieuwe verplichtingen makkelijker in binnen bestaande werkwijzen en investeringsplannen. De eerste verplichtingen gaan daarmee gepaard met

relatief hoge transitiekosten, terwijl latere verplichtingen kunnen voortbouwen op eerder doorgevoerde veranderingen.

Ook bij stapelingseffecten spelen er verschillen tussen kleinere en grotere mkb-ondernemingen. Bij kleinere ondernemingen heeft vooral de eerste verplichting een sterke negatieve impact, terwijl aanvullende verplichtingen daarna relatief weinig extra effect hebben. Dit betekent echter niet dat extra regels voor deze bedrijven geen probleem meer vormen; de resultaten suggereren eerder dat kleinere ondernemingen al bij de eerste verplichtingen sterk geraakt worden doordat zij beperkte financiële en organisatorische ruimte hebben om aan nieuwe eisen te voldoen. Voor grotere mkb'ers hebben de eerste twee regels juist beperkt effect, terwijl de negatieve impact vanaf drie verplichtingen toeneemt en vanaf vijf significant is. Dit wijst erop dat bij grotere mkb-ondernemingen vooral cumulatieve regeldruk en samenloop van verplichtingen relevant worden.

De resultaten over stapelingseffecten vragen wel om enige voorzichtigheid bij de interpretatie. De aanwijzingen voor stapelingseffecten zijn niet in alle modelspecificaties statistisch significant en de analyse richt zich op de stapeling van bredere categorieën van regelgeving. Daardoor brengt de analyse de volledige complexiteit van afzonderlijke verplichtingen en uitvoeringslasten niet volledig in beeld.

De grootste knelpunten liggen niet alleen in de regels zelf, maar ook in randvoorwaarden, onzekerheid en inconsistentie. Ondernemers lopen bijvoorbeeld vast op netcongestie, beperkte laadinfrastructuur, lokale verschillen in toepassing en handhaving, versnipperde loketten en wisselende politieke signalen. Daardoor ontstaat onzekerheid over investeringen, terwijl ondernemers juist behoefte hebben aan voorspelbaarheid. Een duidelijke en stabiele norm met voldoende voorbereidingstijd is beter uitvoerbaar dan een minder strenge norm waarover voortdurend twijfel bestaat.

Handelingsperspectief voor de uitvoering

1. Bewaak de samenhang tussen regelgeving, beleidsdoelen en randvoorwaarden voor verduurzaming. Door de positie van RVO tussen verschillende ministeries, departementen, bestuurslagen en het bedrijfsleven kan zij knelpunten in de samenloop van verplichtingen vroegtijdig signaleren. Daarbij is niet alleen aandacht nodig voor de regelgeving zelf, maar ook voor de beschikbaarheid van randvoorwaarden zoals netcapaciteit, laadinfrastructuur, financiering en voldoende marktvraag naar duurzame oplossingen. RVO kan daarover (meer) adviseren richting zowel beleidsmakers als ondernemers. Dit betekent dat RVO niet alleen kijkt of een regeling uitvoerbaar is, maar ook of ondernemers de benodigde randvoorwaarden op tijd kunnen organiseren. Wanneer die randvoorwaarden ontbreken, kan RVO dit gericht terugleggen bij het verantwoordelijke ministerie, de netbeheerder, gemeente, provincie of andere uitvoerende partij. Zo voorkomt RVO dat ondernemers wel moeten investeren, maar praktisch nog niet kunnen handelen. Een concreet aandachtspunt is de samenloop van loketten, regelingen en gegevensuitvragen. Voor de uitvoering kan het logisch zijn om informatie per regeling uit te vragen, maar voor ondernemers kan dit leiden tot dubbel werk of onduidelijkheid. Door structureel te volgen waar dergelijke overlap ontstaat, kan RVO gericht signaleren waar vereenvoudiging, betere afstemming of aanvullende ondersteuning nodig is.

2. Ondersteun ondernemers door de langetermijnlogica van de duurzaamheidstransitie inzichtelijk te maken. Ondernemers hebben niet alleen behoefte aan informatie over wat moet. Zij willen ook weten waarom een stap nodig is en wanneer die past binnen hun bedrijfsvoering. Nu ervaren ondernemers verplichtingen nog vaak als losse maatregelen, terwijl deze in de praktijk onderdeel zijn van een bredere transitieopgave. Door beter inzichtelijk te maken hoe verschillende verplichtingen samenhangen en bijdragen aan toekomstbestendige verdienmodellen,

versterkt RVO het draagvlak voor verduurzaming. De communicatie richting ondernemers kan daarbij sterker aansluiten bij hun eigen drijfveren, zoals kostenbesparing, continuïteit, klantvraag, vakmanschap en toekomstbestendigheid. Daarmee staat verduurzaming minder als abstract beleidsdoel en meer als onderdeel van gewone bedrijfsbeslissingen. Vertrouwde partijen, zoals brancheorganisaties, kunnen helpen om deze boodschap herkenbaar over te brengen.

3. Faciliteer een lerende benadering van beleid en uitvoering. Een lerende benadering vraagt om structureel ophalen waar ondernemers in de praktijk vastlopen. Dat gaat niet alleen om klachten over regels. Het gaat ook om signalen over onduidelijke communicatie, tegenstrijdige eisen, ontbrekende gegevens, loketten die niet op elkaar aansluiten of randvoorwaarden die achterblijven. Niet alle gevolgen van nieuwe verplichtingen zijn vooraf te voorzien en een zekere mate van onvoorspelbaarheid is inherent aan een transitie. Door ontwikkelingen in de praktijk structureel te monitoren, periodieke beleidsevaluaties in samenhang te benutten en signalen van ondernemers actief terug te koppelen naar beleidsmakers, kan RVO bijdragen aan beter afgestemd, uitvoerbaar en doeltreffend duurzaamheidsbeleid.

Inhoudsopgave

Samenvatting 2
1 Inleiding 7
2 Achtergrondvragen enquête 10
2.1 Motieven voor verduurzaming 10
2.2 Bekendheid met verplichtingen 11
2.3 Praktische omgang met de verplichtingen 12
2.4 Impact van verplichtingen 16
3 Vignettenanalyse 20
3.1 Effecten van duurzaamheidsverplichtingen 20
3.2 Effecten van stapeling 23
4 Verdiepende gesprekken 26
4.1 Bronnen van complexiteit 26
4.2 Randvoorwaarden en netcongestie 27
4.3 Inconsistentie in en onzekerheid over beleid 28
4.4 Gedrag en reacties van mkb'ers 30
4.5 Handelingsperspectief vanuit gesprekken 30
5 Synthese 32
5.1 Impact van verplichtingen 32
5.2 Stapeling van verplichtingen 34
5.3 Inzichten in de praktijk benutten 35
Referenties 38
Bijlage A Verantwoording enquête en vignettenstudie 40
Bijlage A.1 Veldwerk 40
Bijlage A.2 Samenstelling steekproef 41
Bijlage A.3 Achtergrond vignettenanalyse 47
Bijlage A.4 Opzet vignetten 48
Bijlage A.5 Modelspecificatie 50
Bijlage A.6 Regressie-uitkomsten 52
Bijlage B Gesprekspartners 56
Bijlage C Additionele figuren en tabellen 57

1 Inleiding

De effectiviteit van duurzaamheidsbeleid hangt af van hoe bedrijven strategische beslissingen maken en hoe regelgeving deze beïnvloedt. Dit onderzoek biedt inzicht in de impact van duurzaamheidsverplichtingen op mkb'ers via een keuze-experiment, verdiepende enquête en gesprekken met marktpartijen en experts.

Achtergrond

Om de klimaatdoelen te behalen en de energietransitie te realiseren voert de Nederlandse overheid duurzaamheidsbeleid. Naast financiële stimulering bestaat dit uit uiteenlopende verplichtingen voor burgers en bedrijven. Voor het bedrijfsleven vormt faciliterende wetgeving een essentiële pijler van het Nederlandse ondernemingsklimaat, maar ondernemers beoordelen deze de laatste jaren negatief (SEO & ACBI, 2025).[1] Hoewel duurzaamheidsverplichtingen beogen de energie- en klimaattransitie te versnellen, is het voor de effectiviteit van deze maatregelen van belang hoe uitvoerbaar deze regels (en de stapeling daarvan) zijn voor ondernemers. Het is daarom cruciaal om steeds de balans te bewaken tussen het realiseren van duurzaamheidsdoelen en het verdien- en doenvermogen van ondernemers (Van Dillen & Keesman, 2024; Joos, 2025). RVO (2025) doet de dringende oproep richting de politiek om meer ruimte te maken voor eenvoud, samenhang en uitvoerbaarheid van wet- en regelgeving om zo complexiteit te voorkomen. Hoewel regeldruk een bekend (en onderzocht) fenomeen is, is nog weinig bekend over de stapeling van regels en hoe deze de investeringsbeslissingen en strategische keuzes van bedrijven beïnvloedt.

RVO heeft SEO Economisch Onderzoek (SEO) gevraagd naar een economisch onderbouwde analyse van hoe de stapeling en complexiteit van (toekomstige) verplichtingen doorwerken in de strategische beslissingen van het midden- en kleinbedrijf (mkb). Met dergelijke inzichten kan RVO gerichter adviseren en effectiever uitvoeren, en krijgt het beleid beter vorm. De hoofdvraag van het onderzoek is als volgt: *"Hoe beïnvloedt de stapeling van verplichtingen binnen de energie- en klimaattransitie op de bedrijfsprestaties, strategische keuzes en samenhangende investeringsbeslissingen van de doelgroep, en hoe kan RVO hier effectief op adviseren? En welk effect heeft dit uiteindelijk voor de bijdrage aan de energie- en klimaatsopgaven?"*

Dit onderzoek heeft daarmee onder meer als doel inzicht te verkrijgen in hoe ondernemers om gaan met de stapeling van regelgeving en verplichtingen, hoe ondernemers tot keuzes komen en welke afwegingen zij daarbij maken. Het onderzoek heeft niet als doel om de toename aan complexiteit te benadrukken, maar vooral handvatten te bieden hoe hiermee om te gaan en wat ondernemers daarbij nodig hebben. Dit gaat hand in hand met de stappen die de overheid al zet om bijvoorbeeld te komen tot regeldrukvermindering.

Onderzoeksopzet

De analyse is gestructureerd naar de onderzoeksvragen die zijn opgesteld door RVO, zie Tabel 1.1. Omdat RVO signaleert dat met name het mkb geconfronteerd wordt met een groeiende hoeveelheid verplichtingen, waaronder rond verduurzaming, vormt dit de doelgroep voor het onderzoek. Waar relevant splitsen we het mkb verder op in

[1] Bijvoorbeeld gedragscodes, ontvankelijkheid voor behoeften bedrijven, uitvoerbaarheid van regels e.d. In 2025 oordeelt bijna 64 procent van de bedrijven faciliterende wetgeving als enigszins tot heel erg slecht, terwijl dit in 2022 nog slechts 32 procent was. Tegelijkertijd is dit een van de zwaarst wegende dimensies van het ondernemingsklimaat.

kleine dan wel middelgrote bedrijven. Het onderzoek beslaat de duurzaamheidsverplichtingen binnen de energie- en klimaattransitie, uiteenlopend van verplichtingen rond bedrijfsrapportages tot verduurzaming van mobiliteit of bedrijfspanden. Bij het afbakenen van de doelgroep houdt de analyse rekening met de impact van de verduurzamingsopgave binnen de mobiliteit. Mede vanwege het grote aandeel bedrijfsauto's in het Nederlandse wagenpark, focust de analyse daarom op mkb-ondernemingen binnen de sectoren bouw, groot- & detailhandel, en opslag & vervoer (CBS, 2026a).

Tabel 1.1 Onderzoeksvragen

1	**Wat is de omvang en financiële impact van de verplichtingen?**
a)	Welke verplichtingen – naast de verplichtingen binnen de energie- en klimaattransitie – zijn relevant voor de (gekozen) doelgroep?
b)	Wat is de financiële impact van verplichtingen vanuit energie- en klimaatsopgaven, op de doelgroep en hoe ontwikkelt deze zich in de tijd? Hierbij kan onder meer worden gedacht aan de extra investeringen die een bedrijf moet doen en het aandeel daarvan in de winst of omzet.
2	**Hoe beïnvloedt de stapeling van verplichtingen uit de energie- en klimaattransitie de bedrijfsprestaties, strategische keuzes en samenhangende investeringsbeslissingen van de doelgroep?**
a)	In hoeverre ervaart de doelgroep een tekort aan tijd en middelen om te voldoen aan verplichtingen vanuit energie- en klimaatsopgaven, in hoeverre concurreren deze verplichtingen onderling of met andere verplichtingen waarmee zij te maken heeft, en hoe verandert dit in de tijd?
b)	Welke verplichtingen binnen de energie- en klimaattransitie worden als prioritair ervaren door de doelgroep?
c)	Welke afwegingsprocessen hanteert de doelgroep bij het prioriteren van verplichtingen, en welke factoren (bijvoorbeeld tijdspad, klantvraag, wetgeving) zijn daarbij bepalend?
d)	Welk effect heeft dit uiteindelijk op de maatschappelijke doelen die worden nagestreefd?
3	**Hoe kunnen de verkregen inzichten in de praktijk worden benut?**
a)	Hoe kunnen de verkregen inzichten concreet worden ingezet om ministeries beter te adviseren en bij te dragen aan beleid dat ondernemers effectief ondersteunt om tijdig stappen te zetten richting verduurzaming, zonder daarbij het economisch perspectief en ondernemerschap uit het oog te verliezen?
b)	Welk concreet handelingsperspectief biedt dit RVO om haar signalerende rol verder vorm te geven?
c)	Op welke manier kan RVO in het vervolg zelf zicht houden op de stapeling van verplichtingen voor ondernemers en dit inzicht actief gebruiken om tijdig en onderbouwd richting beleid te blijven signaleren?

Bron: RVO

Er is niet één onderzoeksmethode waarmee alle onderzoeksvragen beantwoord kunnen worden. In de verschillende onderzoeksstappen gebruiken we verschillende methoden die gezamenlijk antwoord geven. Met een synthese van de bevindingen uit de verschillende onderzoeksstappen ('triangulatie') kunnen we gedegen conclusies trekken. Het gaat om de volgende methoden:

- **Achtergrondvragen enquête**: Onder een panel van mkb'ers binnen de bouw, handel en vervoer zijn naast verschillende bedrijfskenmerken enkele achtergrondvragen gesteld over bijvoorbeeld de bekendheid met regelgeving, redenen om te verduurzamen en het prioriteren van verplichtingen. Daaruit ontstaat een breder en diepgaander beeld van hoe verplichtingen gewaardeerd worden en welke factoren daarbij van belang zijn. Dit biedt ook mogelijkheden om in de vignettenstudie meer verfijnde analyses uit te voeren. De verdiepende enquêtevragen focussen met name op de stapeling van regelgeving en hoe bedrijven hierbij strategische keuzes maken (hoofdvraag 2).
- **Vignettenstudie (keuze-experiment)**: Onder hetzelfde panel leggen wij hypothetische situaties ('vignetten') voor. Daarin wegen respondenten duurzaamheidsverplichtingen en financiële prestaties tegen elkaar af en maken zij steeds één keuze. Met een keuzemodel kunnen we inzichten verschaffen in hoe ondernemers

duurzaamheidsregels ervaren en hoe een stapeling van regels hierop doorwerkt. Bijlage A bevat een wetenschappelijke verantwoording van de vignettenanalyse en een uitgebreidere toelichting van de opzet. De vignettenstudie gaat met name in op de omvang en impact van verplichtingen (hoofdvraag 1 uit Tabel 1.1);
- **Verdiepende gesprekken**: Om de kwantitatieve bevindingen te valideren en aan te vullen zijn verdiepende gesprekken gevoerd met verschillende marktpartijen en experts. De interviews zijn semigestructureerd en gevoerd aan de hand van een op het analytisch kader gebaseerde gespreksleidraad. Bijlage B bevat deze gesprekspartners. De interviews geven met name inzicht in hoe de bevindingen in de praktijk kunnen worden benut (hoofdvraag 3).

Het onderzoek heeft primair een nationale focus. Internationale concurrentie, verschillen in regelgeving tussen landen en overwegingen rondom een gelijk speelveld kunnen echter wel van invloed zijn op de input van ondernemers in zowel de enquête en vignettenstudie als in de verdiepende gesprekken.

Bureauonderzoek

Daarnaast is bondig bureauonderzoek gedaan naar bestaande onderzoeken. RVO (2026a, 2026b) heeft recent twee gedragsstudies uitgevoerd over drijfveren en belemmeringen richting verduurzaming binnen het wegtransport en de binnenvaart. Daarnaast zijn sectorrapporten over MKB-indicatorbedrijven benut, waarin regeldrukkosten en werkbaarheid van verplichtingen in uiteenlopende mkb-sectoren zijn onderzocht. Deze studies bieden inzicht in de wijze waarop ondernemers regelgeving in de praktijk ervaren, welke verplichtingen relatief zwaar drukken en waar aanknopingspunten liggen voor vermindering van complexiteit.

Uit deze onderzoeken komt naar voren dat regeldruk zelden voortkomt uit één afzonderlijke verplichting. Ondernemers ervaren vooral de stapeling van verplichtingen, de beperkte overzichtelijkheid en de moeite om regels te vertalen naar de eigen bedrijfspraktijk. Daarbij gaat het niet alleen om directe kosten, maar ook om tijdsbesteding, onzekerheid, afhankelijkheid van externe adviseurs en twijfel over de proportionaliteit van regels. Vooral kleinere ondernemers hebben minder capaciteit om verplichtingen bij te houden en zelfstandig te beoordelen wat van hen wordt verwacht.

De studies laten verder zien dat ondernemers verduurzaming meestal pragmatisch benaderen. Kosten, continuïteit, klantvraag en uitvoerbaarheid wegen doorgaans zwaarder dan klimaatmotivatie op zichzelf. Ondernemers lopen vooral vast wanneer beleid, investeringsrisico's en praktische randvoorwaarden onvoldoende op elkaar aansluiten. Dit onderstreept het belang van eenvoudig, voorspelbaar en proportioneel beleid, met duidelijke informatie en oog voor verschillen tussen bedrijven.

Leeswijzer

Het rapport is verder opgedeeld naar de verschillende onderzoeksmethoden. Hoofdstuk 2 gaat in op de achtergrondvragen in de enquête, hoofdstuk 3 beschrijft het keuze-experiment, en hoofdstuk 4 bevat de uitkomsten van de verdiepende gesprekken met marktpartijen en experts. Hoofdstuk 5 beschrijft de synthese van de verschillende onderzoeksstappen en beantwoordt de onderzoeksvragen. Bijlage A gaat nader in op de enquête en vignettenstudie. Bijlage B benoemt de gesprekspartners. Bijlage C bevat additionele figuren en tabellen.

2 Achtergrondvragen enquête

Verplichtingen vormen een belangrijke reden om te verduurzamen; financiële aspecten wegen nog zwaarder mee. Ook bij het prioriteren van verplichtingen domineren financiën en uitvoerbaarheid boven het risico op sancties en handhaving. De tijd en aandacht die verduurzaming vergt, is beperkt vergeleken met andere verplichtingen. De mate waarin verplichtingen als belemmerend worden ervaren, hangt ook samen met de bekendheid ervan.

Ter achtergrond zijn in een enquête onder mkb'ers vragen gesteld over de motieven voor verduurzaming, de bekendheid met verplichtingen, de praktische omgang daarmee en de impact van verplichtingen. Het veldwerk en de steekproefsamenstelling staan nader beschreven in Bijlage A.[2] Bij uitsplitsingen naar bijvoorbeeld organisatie-omvang of sector corrigeert de analyse niet voor overige bedrijfskenmerken.

2.1 Motieven voor verduurzaming

De belangrijkste redenen om te verduurzamen zijn geld besparen en het voldoen aan verplichtingen (Figuur 2.1). Ruim een kwart (27 procent) geeft aan dat geld besparen met een lagere energierekening de belangrijkste reden is voor het nemen van een verduurzamingsmaatregel, en in totaal 56 procent geeft dit als een van de drie belangrijkste redenen.[3] Ook (toekomstige) wettelijke verplichtingen zijn een belangrijke reden met 21 procent die het als belangrijkste aansporing ziet en in totaal 46 procent die het in de top-3 plaatst. Enerzijds vormen verplichtingen dus duidelijk een prikkel om te verduurzamen en anderzijds zijn voor ongeveer de helft van de bedrijven andere redenen van primair belang. Hoewel 40 procent de beschikbare subsidies of fiscale voordelen als één van de drie belangrijkste redenen aangeeft, ziet slechts 7 procent dit als de primaire drijfveer om te verduurzamen. Stimulans vanuit de overheid – zowel de wortel (zoals subsidies) als de stok (zoals verplichtingen) – wordt dus door 28 procent als belangrijkste reden gezien om te verduurzamen. Tegelijk is deze overheidsstimulans ook indirect van invloed op andere belangrijke redenen, zoals geld besparen.

Voor klimaat daarentegen geldt dat 13 procent het ziet als de belangrijkste motivatie; in totaal 28 procent ziet het als een van de drie belangrijkste redenen. Andere redenen voor het nemen van verduurzamingsmaatregelen zijn: dat het maatschappelijk verantwoord is (bij 29 procent in de top-3), minder afhankelijk worden van olie en gas (24 procent), het geldt als voorwaarde voor klanten (23 procent), het is een benodigde vervangingsinvestering (19 procent), of minder impact op omgeving (16 procent). Het minst genoemd is dat andere ondernemers het ook doen: 6 procent ziet dit als een-na- of twee-na-belangrijkste reden.

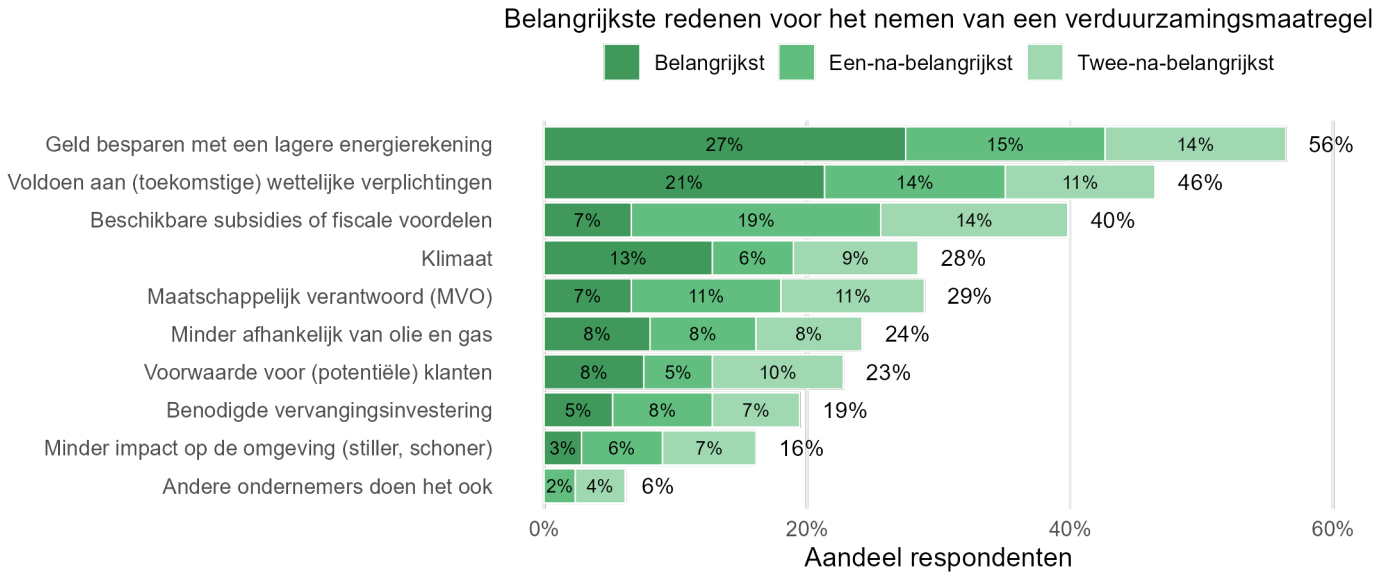
Uitgesplitst naar sector blijkt met name de sector vervoer & opslag af te wijken van de algehele bevindingen (Figuur C.1 in Bijlage C). Duurzaamheidsverplichtingen raken in deze sector, zeker rond mobiliteit, directer aan de primaire bedrijfsvoering. Zo is het voldoen aan wettelijke verplichtingen de belangrijkste reden voor 22 procent van de

2 Omdat het veldwerk liep van januari tot en met maart, valt een deel van de respons samen met de start van de Iranoorlog op 28 februari. Deze onzekerheid en de uiteindelijk gestegen brandstofprijzen kunnen van enige invloed zijn op de beantwoording, al valt daar niet voor te corrigeren gegeven de verschillende typen panels die zijn benaderd.

3 Bijvoorbeeld ook onder woningeigenaren is geld besparen met een lagere energierekening de belangrijkste reden om te verduurzamen (CE Delft & SEO, 2025).

bedrijven en in totaal 57 procent plaatst dit in zijn top-3 redenen. Geld besparen is daarentegen voor slechts 15 procent de belangrijkste drijfveer en voor maar 28 procent is het een van de drie belangrijkste redenen. Opvallend is verder dat 48 procent van de bedrijven in de sector vervoer & opslag verduurzaming ziet als voorwaarde voor (potentiële) klanten tegenover slechts 23 procent bij de algehele steekproef. Binnen deze sector is dat voor 12 procent de belangrijkste reden en in de bouw geldt dat voor 11 procent, terwijl dat in de handel een verwaarloosbaar aandeel betreft.

Figuur 2.1 Geld besparen en voldoen aan verplichtingen zijn de belangrijkste redenen voor verduurzaming



Bron: SEO Economisch Onderzoek

Noot: Gebaseerd op 211 bedrijven binnen de bouw, handel en vervoer & opslag. Gevraagd om de drie belangrijkste redenen te rangschikken die in de figuur zijn gesorteerd op het gewogen gemiddelde.

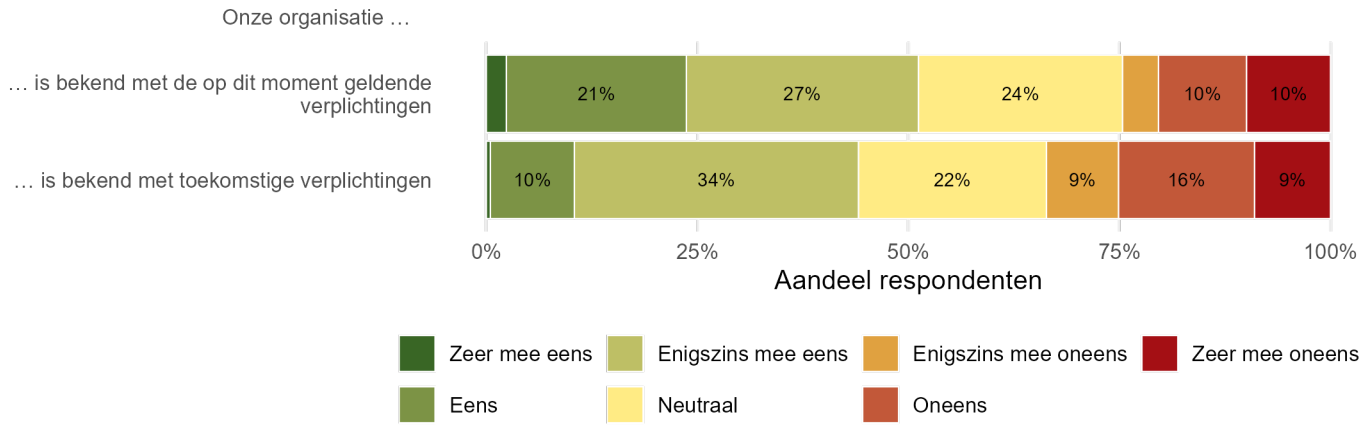
Ook uit eerder onderzoek door RVO (2026a) blijkt dat verduurzaming binnen het wegtransport met name wordt gedreven door externe factoren: kosten besparen, druk van opdrachtgevers of wettelijke verplichtingen. Daarmee spelen persoonlijke drijfveren, zoals bijdragen aan het klimaat, een beperkte rol. Ook voor grotere reders in de binnenvaart zijn financiële overwegingen, zowel kostenbesparing als potentiële klantvraag, de primaire drijfveer voor eventuele verduurzaming (RVO, 2026b). Zowel familieschippers met 1 schip als reders met meerdere schepen zien onzekerheid over beleid (regelgeving, subsidies) en technologische ontwikkeling als reden om duurzaamheidsmaatregelen uit te stellen. Hoewel de primaire drijfveer financieel blijft, hangt het wel af van de mate waarin nieuwe technologie zich in de praktijk heeft bewezen bij andere ondernemers. Hoewel dit als minst belangrijke drijfveer geldt (Figuur 2.1), laat de ervaring van anderen zien dat verduurzaming financieel haalbaar is zonder grote risico's.

2.2 Bekendheid met verplichtingen

Overwegend geven bedrijven aan bekend te zijn met de op dit moment geldende verplichtingen (Figuur 2.2). Ruim 51 procent zegt op z'n minst enigszins bekend te zijn en nog eens 24 procent staat neutraal tegenover de stelling. Daar tegenover staat een kwart (25 procent) van de bedrijven dat aangeeft enigszins tot zeer onbekend te zijn met de huidige verplichtingen. Specifiek 10 procent is zeer onbekend.

Het beeld voor toekomstige verplichtingen is redelijk vergelijkbaar, al is de algehele bekendheid met de regelgeving wat minder. Zo geeft 44 procent aan op z'n minst enigszins bekend te zijn met toekomstige verplichtingen en nog eens 22 procent staat er neutraal in. Een relatief groter aandeel van een derde (34 procent) zegt enigszins tot zeer onbekend te zijn.

Figuur 2.2 Bedrijven zijn overwegend bekend met verplichtingen, al is een deel dat (helemaal) niet



Bron: SEO Economisch Onderzoek
Noot: Gebaseerd op 211 bedrijven binnen de bouw, handel en vervoer & opslag

Uitgesplitst naar omvang zien we dat bedrijven met meer medewerkers vaker bekend zijn met zowel huidige als toekomstige regels (Figuur C.2 in Bijlage C). Voor huidige verplichtingen bijvoorbeeld is 47 procent van de zzp'ers enigszins tot zeer op de hoogte, terwijl dit voor bedrijven met 2 of meer medewerkers bijna 59 procent is. Bedrijven binnen de groot- & detailhandel zijn juist minder vaak enigszins tot zeer bekend met de verplichtingen (41 procent) vergeleken met de sector vervoer & opslag (56 procent) en de bouw (60 procent). Bij bouwbedrijven zien we het grootste verschil tussen nu en de toekomst: 19 procent is niet bekend met huidige verplichtingen en dit loopt op tot 37 procent voor toekomstige verplichtingen. Hierbij corrigeert de analyse niet voor overige bedrijfskenmerken.

Voor zowel huidige als toekomstige verplichtingen meent een verwaarloosbaar aandeel bedrijven zeer bekend te zijn met de verplichtingen, terwijl circa 1 op de 10 organisaties zegt zeer onbekend te zijn (opnieuw Figuur 2.2). Ook wanneer gevraagd wordt of specifieke verplichtingen van toepassing zijn op de organisatie, geeft structureel rond de 20 procent aan het niet te weten (zie Figuur A.4 in Bijlage A.2). Het meest bekend is de zero-emissiezone in steden: slechts 10 procent weet niet of dit relevant is voor de organisatie. Voor deze verplichting geeft ook het grootste aandeel bedrijven aan dat het van toepassing is op hun organisatie. Het minst bekend is de CO_2-heffing op brandstof, waarbij 26 procent niet weet of het van toepassing is. [4]

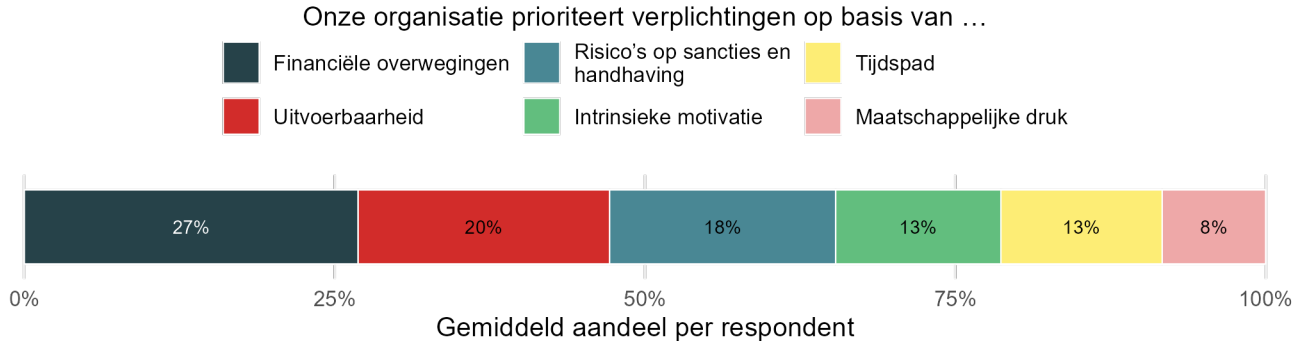
2.3 Praktische omgang met de verplichtingen

Hoe bedrijven vervolgens verschillende verplichtingen prioriteren gebeurt het meest aan de hand van financiële overwegingen en uitvoerbaarheid (Figuur 2.3). Gevraagd om 100 procent te verdelen over zes aspecten geven bedrijven gemiddeld 27 procent daarvan aan financiële overwegingen, zoals klantvraag. Ook het eerdere onderzoek van RVO (2026a) noemt tijd, geld en middelen als belangrijkste factor voor verduurzaming. De

[4] Hoewel deze enkel direct van toepassing is op brandstofleveranciers geeft 14 procent van de mkb'ers in de bouw, handel en vervoer & opslag aan dat deze heffing van toepassing is.

uitvoerbaarheid, zoals de complexiteit van verplichtingen of het eerst oppakken van 'laaghangend fruit', is goed voor 21 procent. De ultieme gevolgen van een verplichting, het risico op sancties en handhaving, weegt gemiddeld voor 18 procent mee in het prioriteren van verschillende regels. Het tijdspad, zoals welke verplichtingen als eerste ingaan, weegt minder dan gemiddeld mee: bedrijven kennen hier 13 van de 100 procent aan toe. Bedrijven nemen dit mogelijk deels mee bij het risico op sancties en handhaving. Intrinsieke motivatie, waaronder de waarden (of *purpose*) van de organisatie of het realiseren van de grootste impact, is goed voor 13 procent. Onderaan staat maatschappelijke druk: eventuele reputatieschade of de *license-to-operate* scoort gemiddeld 8 procent.

Figuur 2.3 Financiële overwegingen en uitvoerbaarheid het meest van belang om verplichtingen te prioriteren



Bron: SEO Economisch Onderzoek

Noot: Gebaseerd op 211 bedrijven binnen de bouw, handel en vervoer & opslag. Gevraagd 100 procent te verdelen over de verschillende aspecten.

Voor het prioriteren van de verschillende verplichtingen meet de analyse vrijwel geen verschillen naar aantal medewerkers of omzet. RVO (2026a) constateert dat kleinere bedrijven minder tijd hebben om zich te verdiepen in nieuwe ontwikkelingen.

Hoe individuele bedrijven deze aspecten meenemen in het prioriteren van verplichtingen loopt sterk uiteen (Figuur 2.4). De 'middelste' helft van de bedrijven neemt financiële overwegingen voor 10 tot 35 procent mee in het prioriteren van verplichtingen. [5] Aan de onderkant zit nog een kwart van de bedrijven dat hier minder dan 10 procent belang aan hecht. Aan de bovenkant weegt een kwart van de bedrijven dit mee voor 35 tot zelfs 90 procent. [6] Voor bijna 12 procent van de bedrijven zijn financiële overwegingen belangrijker dan alle andere factoren bij elkaar opgeteld. Figuur 2.4 toont een gemiddelde van 27 procent. Voor de uitvoerbaarheid van verplichtingen kent de helft van de bedrijven zo'n 6 tot 30 procent van hun prioriteiten toe. Voor nog eens een kwart kan het belang van de randvoorwaarden in de uitvoering oplopen tot 50 procent. Het risico op sancties en handhaving voor niet-naleving van verplichtingen wordt door een deel van de bedrijven in relatief sterke mate meegewogen. Hoewel het gemiddeld 18 procent wordt toegeschreven en de 'middelste' helft het voor 5 tot 20 procent meeneemt in het prioriteren van verplichtingen, weegt het hoogste kwart het voor 20 tot zelfs 60 procent mee. [7]

Voor de overige aspecten zien we dat een relatief groot deel van de bedrijven het überhaupt geen belang toekent in het prioriteren van verschillende verplichtingen. Meer dan een kwart van de bedrijven kent 0 procent toe aan intrinsieke motivatie (34 procent), tijdspad (29 procent) of maatschappelijke druk (40 procent). Voor

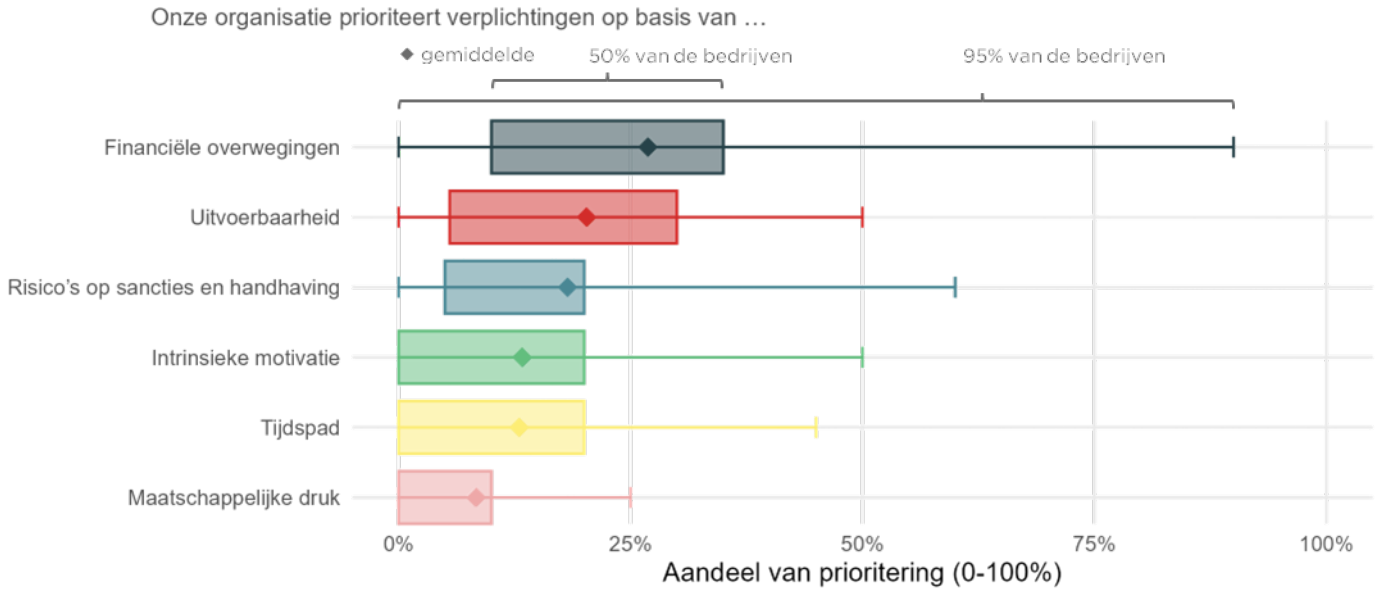
5 In Figuur 2.4 het vierkant met de middelste 50 procent bedrijven, ook wel de 'kwartielafstand' tussen de 25e en 75e percentiel.

6 Nog exclusief uitschieters met de 2,5 procent hoogste antwoorden die buiten de spreidingsbreedte met 95 procent van de bedrijven vallen.

7 Wederom nog exclusief uitschieters met de 2,5 procent hoogste antwoorden.

maatschappelijke druk neemt driekwart van de bedrijven het voor hooguit 10 procent mee in het prioriteren. Dit was ook van beperkt belang als reden om te verduurzamen (eerder in Figuur 2.1).

Figuur 2.4 De meeste prioriteit volgt uit financiële overwegingen en uitvoerbaarheid, gevolgd door toezicht



Bron: SEO Economisch Onderzoek

Noot: Gebaseerd op 211 bedrijven binnen de bouw, handel en vervoer & opslag. Gevraagd 100 procent te verdelen over de verschillende aspecten.

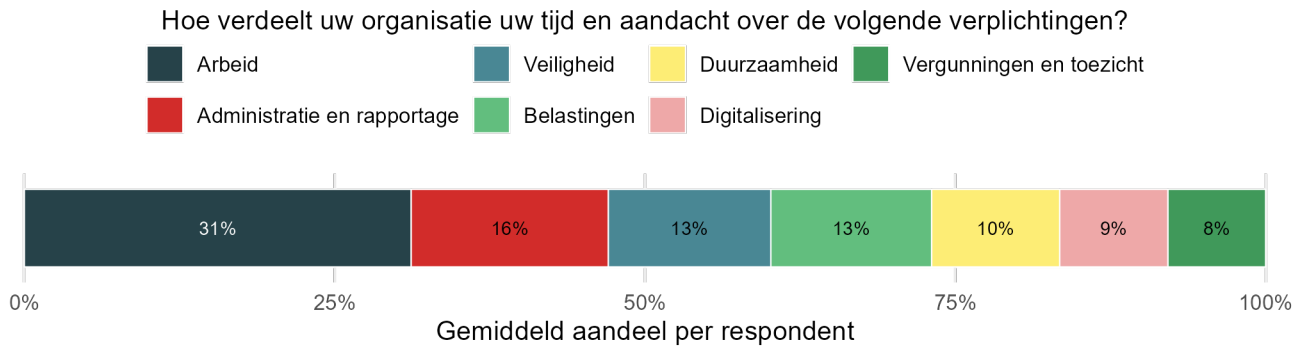
Gemiddeld genomen gaat bijna een derde (31 procent) van de tijd en aandacht voor verplichtingen bij bedrijven naar arbeidsgerelateerde eisen (Figuur 2.5). Inclusief verplichtingen voor administratie en rapportage (16 procent) vergt dit al bijna de helft van de inzet (47 procent). Uitgesplitst naar omvang zien we dat bedrijven met 2 of meer medewerkers meer tijd en aandacht steken in administratie dan zzp'ers (Figuur C.3 in Bijlage C).

De andere typen verplichtingen vergen minder dan gemiddeld. Veiligheid en belastingen nemen ieder 13 procent van de tijd en aandacht op zich. Vergeleken met bedrijven met meerdere medewerkers blijken zzp'ers juist meer tijd kwijt te zijn aan verplichtingen omtrent belastingen (Figuur C.3 in Bijlage C). Opvallend: tussen de andere verplichtingen vergen duurzaamheidsverplichtingen een tiende van de tijd en aandacht.[8] Daarbij worden bepaalde duurzaamheidsverplichtingen mogelijk ook meegeteld onder bijvoorbeeld administratie en rapportage of vergunningen en toezicht. Tot slot kosten digitalisering en vergunningen of toezicht 9 respectievelijk 8 procent van de interne capaciteiten.[9]

8 Ook uit een enquête door SRA (2025) blijkt dat mkb'ers dergelijke subsidie- en duurzaamheidsverplichtingen op de laatste plek in de top-9 van belangrijkste knelpunten plaatsen. Daarbij wordt opgemerkt dat kleine bedrijven deze als 'te complex en disproportioneel' ervaren.

9 Onder digitalisering vallen verplichtingen rond digitale administratie en gegevensuitwisseling, zoals de AVG.

Figuur 2.5 De meeste tijd en aandacht gaat naar verplichtingen rond arbeid en administratie/rapportage

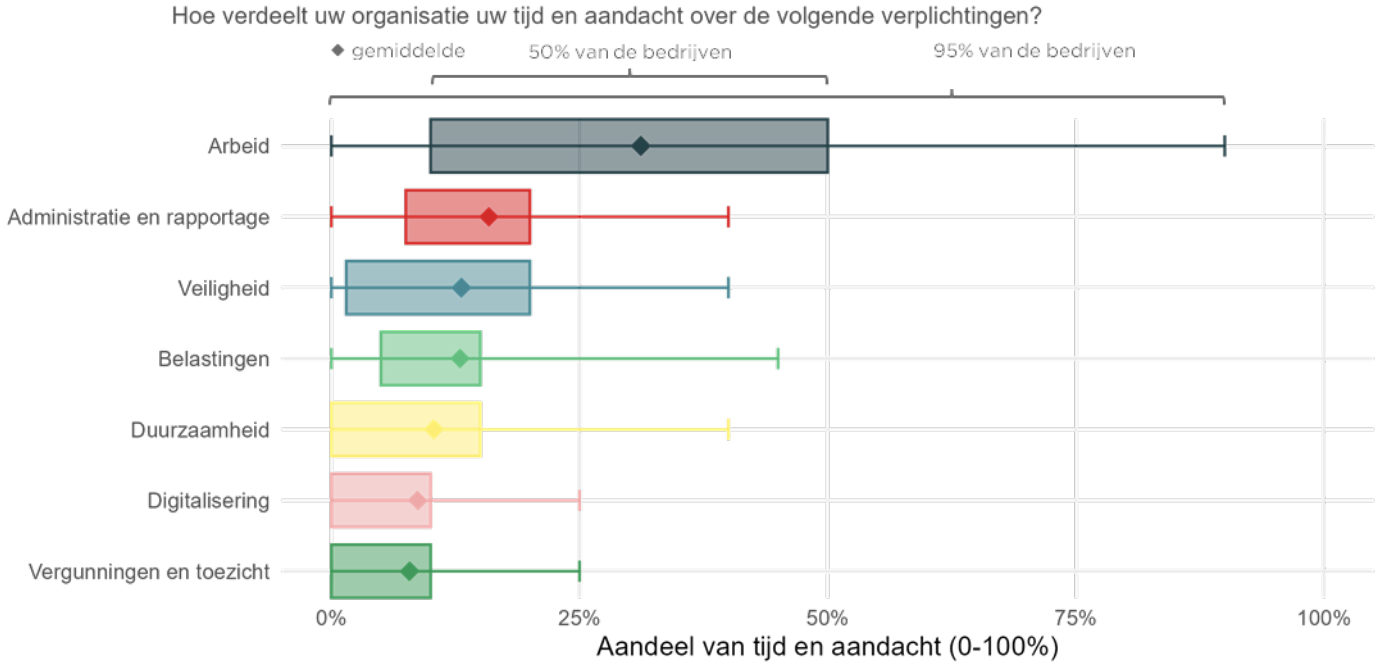


Bron: SEO Economisch Onderzoek

Noot: Gebaseerd op 211 bedrijven binnen de bouw, handel en vervoer & opslag. Gevraagd 100 procent van de tijd en aandacht te verdelen over de verschillende categorieën.

Ook voor het verdelen van de tijd en aandacht over de verschillende verplichtingen loopt het beeld onder individuele bedrijven sterk uiteen (Figuur 2.6). Zo is er voor alle typen verplichtingen een wezenlijk deel van de bedrijven dat hier überhaupt geen capaciteiten in steekt. Mogelijk komt dit doordat niet alle soorten verplichtingen voor alle bedrijven even relevant zijn, bijvoorbeeld wat betreft digitaliseringsvereisten. Ook besteden bedrijven de tijd en aandacht mogelijk (groten)deels uit aan derde partijen, zoals voor belastingverplichtingen.

Figuur 2.6 Driekwart van de bedrijven steekt hooguit 15 procent van hun tijd in duurzaamheidsverplichtingen



Bron: SEO Economisch Onderzoek

Noot: Gebaseerd op 211 bedrijven binnen de bouw, handel en vervoer & opslag. Gevraagd 100 procent van de tijd en aandacht te verdelen over de verschillende categorieën.

Veel bedrijven steken een relatief grote hoeveelheid tijd en aandacht in arbeidsgerelateerde verplichtingen, maar desondanks loopt het precieze aandeel sterk uiteen. De 'middelste' helft van de bedrijven besteedt hier 10 tot 50

procent van de interne capaciteiten aan. [10] Aan de onderkant zit nog een kwart van de bedrijven dat hier minder dan 10 procent aan toekent, terwijl het bovenste kwart 50 tot zelfs 90 procent van hun tijd en aandacht hiervoor inzet. [11] Verder valt op dat belastingen een nauwe middenmoot kennen met tegelijkertijd relatief brede uitschieters: de 'middelste' helft zit tussen de 5 en 15 procent, maar het bovenste kwart van de bedrijven besteedt er tot wel 45 procent van de tijd en aandacht aan. Duurzaamheidsverplichtingen zijn overwegend van beperkte invloed op de interne processen: driekwart van de bedrijven steekt hooguit 15 procent van hun tijd en aandacht hieraan. Voor een derde van de bedrijven (33 procent) vergt dit überhaupt geen inspanning. Hetzelfde geldt voor verplichtingen omtrent digitalisering (29 procent besteedt hier geen tijd en aandacht aan) of vergunningen en toezicht (33 procent).

Wat betreft de praktische omgang met de verplichtingen constateren we dat duurzaamheid wel tijd en aandacht vergt, maar dat dit gemiddeld minder vereist dan andere verplichtingen. RVO (2026a) constateert dat bedrijven binnen het wegtransport de snelheid van veranderingen als te hoog ervaren. Er komt veel op hen af, van verduurzaming tot digitalisering, en dat is met name voor kleinere bedrijven moeilijk te behappen. Bij het prioriteren van verplichtingen spelen intrinsieke motivatie of maatschappelijke druk wel mee, maar deze zijn gemiddeld minder bepalend dan financiële overwegingen, uitvoerbaarheid of risico's op sancties en handhaving.

2.4 Impact van verplichtingen

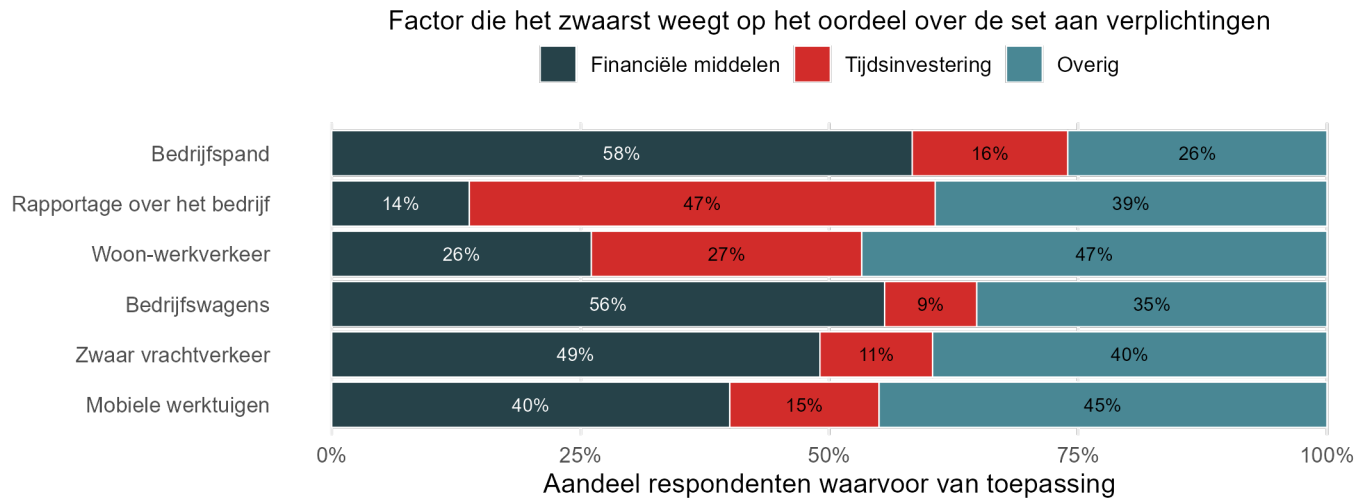
Voor de verschillende soorten verplichtingen – zoals ook ingedeeld in het keuze-experiment in hoofdstuk 3 – loopt het uiteen wat het zwaarst op bedrijven weegt voor hun algehele oordeel over de desbetreffende regel (Figuur 2.7). Zo zegt 58 procent voor verplichtingen omtrent bedrijfspanden dat het met name financiële middelen vergt, terwijl dat voor bedrijfsrapportages slechts 14 procent is. Waar 47 procent aangeeft dat bedrijfsrapportages hoofdzakelijk tijd kosten, is dat voor verplichtingen omtrent bedrijfswagens 9 procent. En wat betreft duurzaamheidseisen voor bedrijfspanden zegt 26 procent dat het voornamelijk in 'overige' factoren zit die wegen op het oordeel, zoals gedoe of mentale belasting, terwijl dat voor woon-werkverkeer 47 procent betreft. Specifiek voor de drie soorten bedrijfsvoertuigen valt op dat bedrijfswagens vaker met name geld vergen (56 procent), terwijl voor mobiele werktuigen de tijdsinvestering (15 procent) of overig gedoe (45 procent) relatief zwaarder wegen.

Uitgesplitst naar bedrijfsomvang zien we het grootste verschil bij de set aan verplichtingen voor bedrijfsrapportages (Figuur C.5 in Bijlage C). Onder bedrijven met medewerkers is dit met name een kwestie van tijd erin steken (58 procent), terwijl onder zzp'ers overige factoren zoals gedoe of mentale belasting het vaakst genoemd worden (50 procent). Voor woon-werkverkeer zien we juist dat zzp'ers vaker de tijdsinvestering als zwaarstwegend noemen (33 tegenover 21 procent), terwijl bedrijven met personeel vaker overige factoren aangeven (53 tegenover 43 procent). Voor verplichtingen omtrent een bedrijfspand geeft 61 procent van de zzp'ers waarvoor dit relevant is aan dat het met name financiële middelen vergt, terwijl 49 procent van de bedrijven met werknemers dit noemt. Die bedrijven noemen vaker de tijdsinvestering of overige factoren.

10 Net zoals eerder in Figuur 2.4 het vierkant met de middelste 50 procent bedrijven, ook wel de 'kwartielafstand' tussen de 25e en 75e percentiel.

11 Nog exclusief uitschieters met de 2,5 procent hoogste antwoorden die buiten de spreidingsbreedte met 95 procent van de bedrijven vallen.

Figuur 2.7 De meeste verplichtingen vergen met name financiële middelen of drukken anderszins op bedrijven



Bron: SEO Economisch Onderzoek

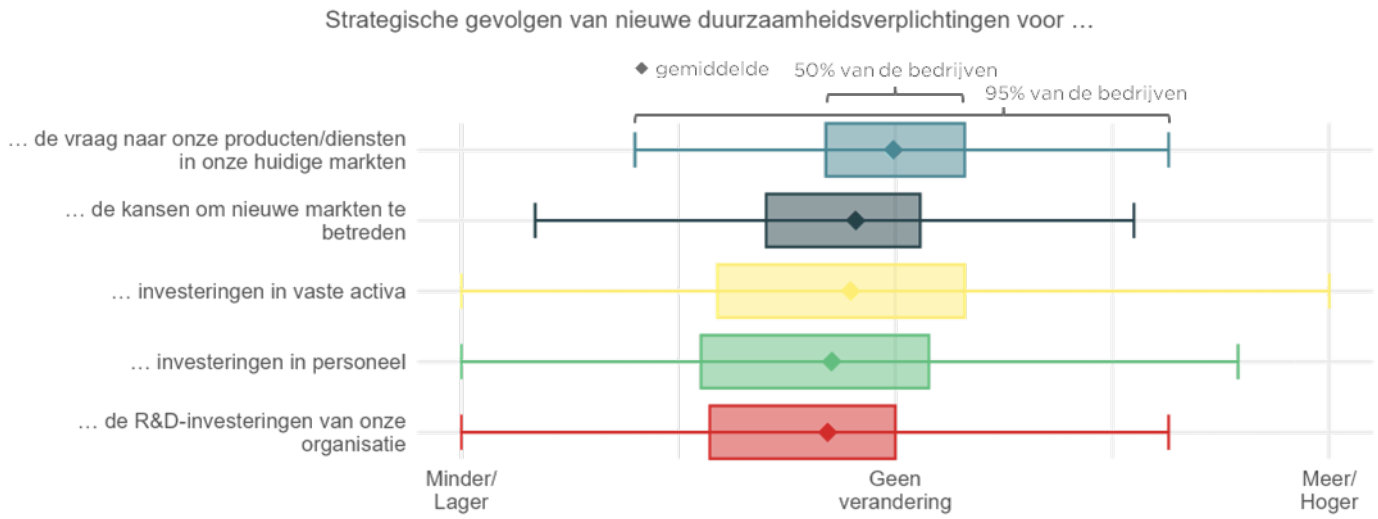
Noot: Gebaseerd op 154 bedrijven binnen de bouw, handel en vervoer & opslag. Voor de meeste typen regels geeft (ruim) 50 procent aan dat het niet van toepassing is op de organisatie, terwijl dat voor verplichtingen omtrent zwaar vrachtverkeer of mobiele werktuigen voor 75 respectievelijk 72 procent het geval is (zie Figuur C.4 in Bijlage C).

Bedrijven verwachten vervolgens dat nieuwe duurzaamheidsverplichtingen overwegend leiden tot een inperking van verschillende bedrijfsactiviteiten (Figuur 2.8). Hoewel tussen de 32 en 41 procent (vrijwel) geen verandering verwacht, voorzien bedrijven gemiddeld een afname van kansen in nieuwe markten en investeringen in vaste activa, personeel en onderzoek en ontwikkeling (R&D).

Bedrijven verwachten de sterkste strategische gevolgen voor de R&D-investeringen van de organisatie: 39 procent verwacht op z'n minst enige daling terwijl slechts 20 procent een toename voorziet. Voor investeringen in personeel is eenzelfde tendens te zien met 38 procent die een afname voorziet tegenover 28 procent die een toename verwacht. Het meest uiteenlopend is het beeld voor mogelijkheden om in vaste activa te investeren: de spreidingsbreedte met 95 procent van bedrijven beslaat de volledige uiteinden van de schaal en ook de kwartielafstand met 'middelste' 50 procent van de bedrijven loopt het breedst uiteen van de verschillende typen gevolgen.

Voor de vraag naar producten en diensten in huidige markten verwachten bedrijven de minste strategische gevolgen en houden bedrijven die minder dan wel meer vraag verwachten elkaar in balans. Gemiddeld genomen verwachten bedrijven door nieuwe duurzaamheidsverplichtingen ook minder kansen om nieuwe markten te betreden. Tegenover 38 procent dat een afname verwacht, ziet 26 procent ook meer kansen voor nieuw te betreden markten. Nieuwe mogelijkheden kunnen bijvoorbeeld volgen uit een duurzamere bedrijfsvoering en daarmee een potentieel nieuw klantenbestand. RVO (2026a) constateert dat het wegtransport enerzijds vreest voor hogere kosten en een verslechterde concurrentiepositie, maar het anderzijds ook ziet als voorwaarde om te overleven terwijl de concurrentie (op termijn) niet meekan. De positie van duurzame ondernemingen is dan ook kwetsbaar bij opdrachtgevers die vaak kiezen voor lagere tarieven. Het tempo waarin verschillende actoren de transitie doorlopen is dan ook niet gelijk.

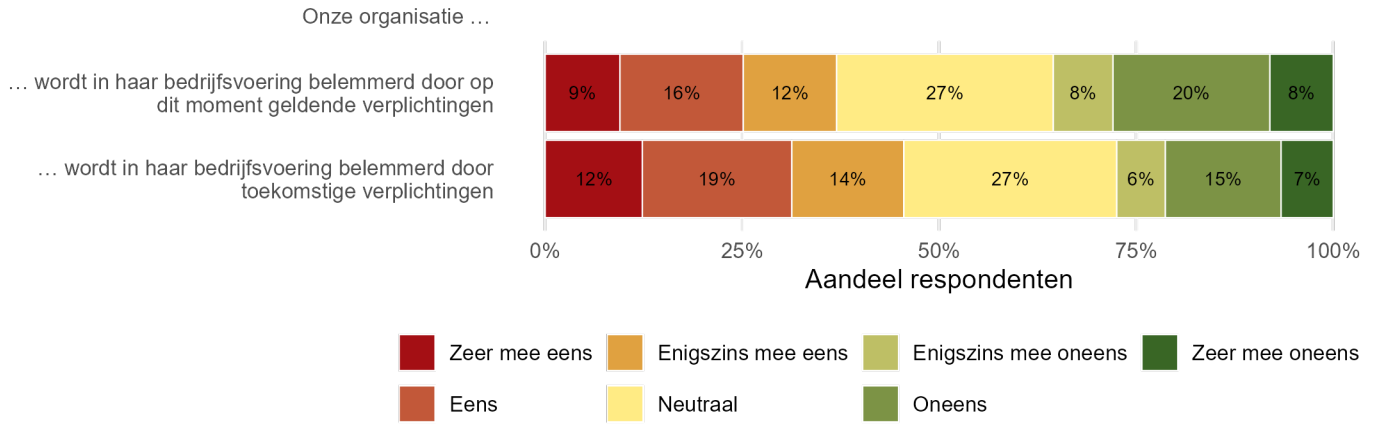
Figuur 2.8 Gemiddeld wordt verwacht dat duurzaamheidsverplichtingen de bedrijfsactiviteiten inperken



Bron: SEO Economisch Onderzoek
Noot: Gebaseerd op 211 bedrijven binnen de bouw, handel en vervoer & opslag

Ongeveer evenveel bedrijven geven aan dat huidige duurzaamheidsverplichtingen de bedrijfsvoering wel of niet belemmeren: 37 respectievelijk 36 procent (Figuur 2.9). Daarbij geldt dat effectieve verplichtingen per definitie enige mate van belemmering vergen. Wanneer bedrijven dezelfde maatregelen al vrijwillig zouden nemen, zou regulering immers nauwelijks toegevoegde waarde hebben. Voor zowel huidige als toekomstige verplichtingen staat ruim een kwart (27 procent) neutraal tegenover de stelling of verplichtingen een mogelijke belemmering vormen. Voor toekomstige verplichtingen verwachten meer bedrijven dat deze de bedrijfsvoering belemmeren: 46 procent ziet het als enig tot sterk belemmerend. Opvallend genoeg geeft het mkb gemiddeld ook aan juist minder bekend te zijn met toekomstige verplichtingen (zie eerder Figuur 2.2), terwijl vaker wordt verwacht dat ze een belemmering gaan vormen.

Figuur 2.9 Bedrijven zijn gelijk verdeeld in hoeverre ze huidige verplichtingen al dan niet als belemmerend zien



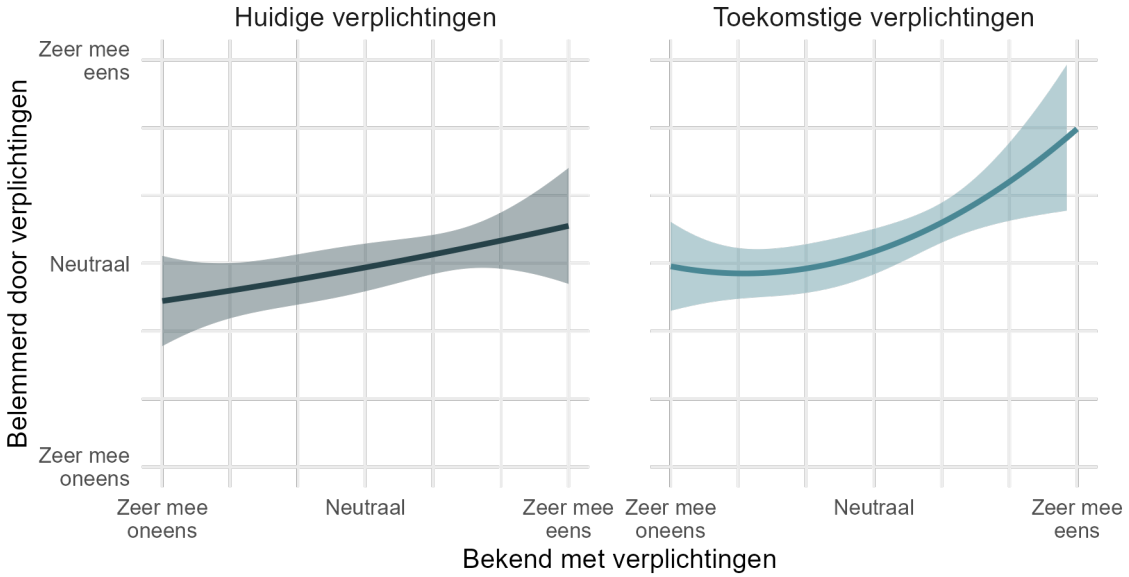
Bron: SEO Economisch Onderzoek
Noot: Gebaseerd op 211 bedrijven binnen de bouw, handel en vervoer & opslag

Uitgesplitst naar omvang geven bedrijven met meerdere medewerkers vaker dan zzp'ers aan belemmeringen te ervaren door verplichtingen (zie Figuur C.6 in Bijlage C). Voor huidige verplichtingen ervaart 30 procent van de zzp'ers belemmeringen en 51 procent van de bedrijven met meer medewerkers. Voor toekomstige verplichtingen is de verhouding 36 om 64 procent. Gemeten naar bedrijfstak ervaart met name de sector vervoer & opslag vaker belemmeringen (ook Figuur C.6). Binnen deze bedrijfstak ervaart 50 procent op dit moment belemmeringen vergeleken met 42 procent in de bouw en slechts 28 procent in de handel.

Bedrijven die beter bekend zijn met verplichtingen ervaren deze ook als meer belemmerend, en vice versa (Figuur 2.10). Deze correlatie kan twee kanten op werken. Enerzijds kunnen bedrijven die meer bekend zijn vaker signaleren dat deze verplichtingen belemmerend zijn voor hun organisatie. Anderzijds kunnen bedrijven die meer belemmeringen ervaren daardoor meer bekend raken met de verplichtingen. Er is ook minder noodzaak om bekend te raken met verplichtingen die de organisatie niet raken. Met name voor toekomstige verplichtingen zien we een sterke samenhang onder bedrijven die enigszins tot zeer bekend zijn en dus ook enigszins tot zeer belemmerd worden door deze duurzaamheidsverplichtingen. Dit kan mogelijk impliceren dat bedrijven onvoldoende weten wat er aan toekomstige verplichtingen op hen afkomt, al kan het dus ook gaan om een groep waarvoor deze regels niet gelden.

Eerdergenoemde uitsplitsingen tonen dat bedrijven met meerdere medewerkers verplichtingen zowel vaker kennen als deze belemmerend vinden (Figuur C.2 respectievelijk Figuur C.6 in Bijlage C). Ook binnen de sector vervoer & opslag zijn bedrijven vaker bekend met én belemmerd door verplichtingen. Dit kan opnieuw twee kanten op werken.

Figuur 2.10 Bekendheid met verplichtingen hangt samen met mate waarin bedrijven ze als belemmerend ervaren



Bron: SEO Economisch Onderzoek
Noot: Gebaseerd op 211 bedrijven binnen de bouw, handel en vervoer & opslag

3 Vignettenanalyse

Mkb-ondernemers hebben liever geen extra verplichtingen op het gebied van verduurzaming. De marginale impact van regels neemt echter af, naarmate er al regels gelden. Kleinere ondernemingen zijn minder bereid om regelgeving te accepteren in ruil voor een hogere omzet, wat erop wijst dat regels voor hen relatief knellender zijn dan voor grotere ondernemingen.

Om de invloed van duurzaamheidsverplichtingen op ondernemers te kwantificeren maken wij gebruik van een keuze-experiment ('vignettenanalyse'). We kijken hierbij zowel naar de directe effecten van de verschillende verplichtingen (paragraaf 3.1) als naar mogelijke stapelingseffecten (paragraaf 3.2). Met een aantal gevoeligheidsanalyses tonen we ook enkele relevante uitsplitsingen van de directe effecten als die van de stapelingseffecten. Deze paragraaf legt de vignettenanalyse bondig uit. Een gedetailleerde beschrijving (inclusief illustratief voorbeeld), modelspecificatie en regressie-uitkomsten zijn te vinden in Bijlage A.

In de vignettenanalyse leggen wij ondernemers steeds twee hypothetische scenario's voor, waaruit de respondent een keuze maakt. De scenario's verschillen in de geldende duurzaamheidsverplichtingen en de hoogte van de omzet. De analyse groepeert de duurzaamheidsverplichtingen in zes categorieën:

- **Eisen verduurzaming bedrijfspand** (energiebesparingsplicht, minimaal energielabel C, energieprestaties van gebouwen en aanleggen laadinfrastructuur, etc.)
- **Rapportageverplichting** (duurzaamheidsrapportage, rapportage energieverbruik, etc.)
- **Woon-werkverkeer** (heffing op zakelijke brandstofauto's, rapportageplicht over woon-werkverkeer medewerkers, etc.)
- **Bedrijfswagens** (zero-emissiezone bedrijfswagens, etc.)
- **Zwaar vrachtverkeer** (zero-emissiezone vrachtverkeer, vrachtwagenheffing per km, CO_2-normering vrachtverkeer, etc.)
- **Mobiele werktuigen** (zero-emissiezone bouwverkeer, emissiereductieplicht bouw- en sloopwerkzaamheden, handhaving dieselmotoremissies, etc.)

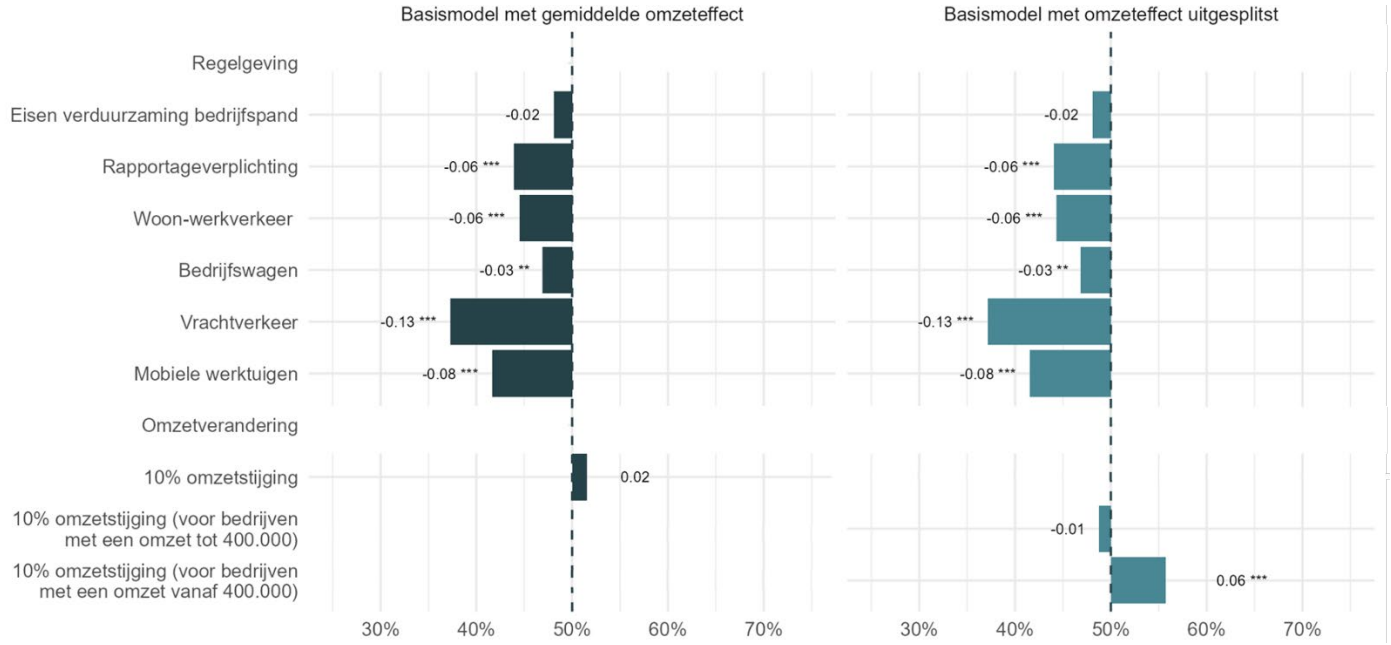
De omzet varieert rondom de door de respondent opgegeven jaaromzet (de 'basisomzet'). Deze procentuele afwijkingen lopen uiteen van 10 procent lager (oftewel 90 procent van de basisomzet) tot 10 procent hoger (oftewel 110 procent). De respondent krijgt mee dat de omzet het bedrag is vóórdat eventuele kosten of financiële gevolgen van de regelgeving voor de organisatie zijn meegerekend. De respondent kiest vervolgens welk scenario hij prefereert, gegeven de regels en de omzet die gelden.

3.1 Effecten van duurzaamheidsverplichtingen

Figuur 3.1 laat zien dat de verschillende categorieën duurzaamheidsverplichtingen de kans verlagen dat ondernemingen een scenario prefereren. Met uitzondering van de verduurzamingseisen voor het bedrijfspand, hebben alle regels een statistisch significant negatieve impact op de preferenties van ondernemers. Ter illustratie: regels voor zwaar vrachtverkeer verlagen de kans dat een ondernemer een scenario waarin deze regels gelden prefereert met 13 procentpunt. Hiermee hebben de regels voor zwaar vrachtverkeer de grootste impact op de keuzes van ondernemers, wat samenhangt met de vrachtwagenheffing die vanaf juli 2026 gaat gelden in Nederland

(zie paragraaf 4.1). Daarna volgen regels voor mobiele werktuigen (-8 procentpunt kans dat een scenario gekozen wordt), rapportageverplichtingen en woon-werkverkeer (beide -6 procentpunt). Regels voor bedrijfswagens (-3 procentpunt) en eisen met betrekking tot de verduurzaming van het bedrijfspand (-2 procentpunt) hebben de kleinste impact. Voor bedrijfswagens kan de lage impact samenhangen met het feit dat inmiddels duurzame en economisch aantrekkelijke alternatieven beschikbaar zijn. Voor verduurzaming van het bedrijfspand geldt dat een groot deel van de respondenten geen (eigen) bedrijfspand heeft en daardoor naar verwachting geen tot een minimale impact van eisen omtrent verduurzaming van het bedrijfspand ondervindt (zie Bijlage A.2).

Figuur 3.1 Duurzaamheidsverplichtingen hebben negatieve impact op kans dat scenario wordt gekozen



Bron: SEO Economisch Onderzoek

Noot: De figuur toont de kans dat een scenario met dit kenmerk (verplichting en/of omzetstijging) wordt gekozen ten opzichte van een verder identiek scenario. Gebaseerd op model (1) en (2) uit Tabel A.6 in Bijlage A, zie Box 3.1 voor een toelichtingen op dit model.

De effecten van omzetveranderingen zijn opvallender (wederom Figuur 3.1). Het gemiddelde effect (over de gehele steekproef) van een 10 procent omzetstijging is niet statistisch significant (zie linker figuur). Wanneer we het omzeteffect uitsplitsen voor kleinere mkb-bedrijven versus grotere mkb-bedrijven ontstaan er significante effecten (rechter figuur). Voor bedrijven met een omzet tot 400.000 euro per jaar heeft een omzetstijging geen significant effect op de kans dat zij een scenario prefereren.[12] Deze bedrijven baseren hun keuze dus vooral op de aanwezigheid van regelgeving en lijken niet bereid om extra regels af te ruilen tegen een hogere omzet. Voor grotere mkb'ers (vanaf 400.000 euro omzet) heeft een omzetstijging wel een sterk significant positief effect. Dit wijst erop dat deze bedrijven bereid zijn om regelgeving en omzet tegen elkaar af te wegen.

Dit patroon kan bijvoorbeeld worden verklaard door vaste kosten voor het voldoen aan regelgeving, zoals het opzetten van interne processen voor verduurzaming, het vrijmaken van personeel en capaciteit, of het vinden van de juiste loketten en informatiekanalen. Voor kleinere bedrijven zijn omzetveranderingen tot 10 procent van de jaaromzet doorgaans onvoldoende om de impact van regelgeving te compenseren. Mogelijk zijn deze bedrijven

12 Deze bedrijven bevinden zich in elk van de drie sectoren en vallen in de omvangscategorie zzp'er of micro-/kleinbedrijf (tot hooguit 50 werkzame personen).

bij grotere omzetveranderingen wel bereid om extra regelgeving tegen omzet af te ruilen. Voor grotere bedrijven gaat eenzelfde procentuele verandering gepaard met grotere absolute bedragen, waardoor zij deze afruil gemakkelijker kunnen maken.

Box 3.1 Toelichting op de verschillende schattingsresultaten voor het basismodel

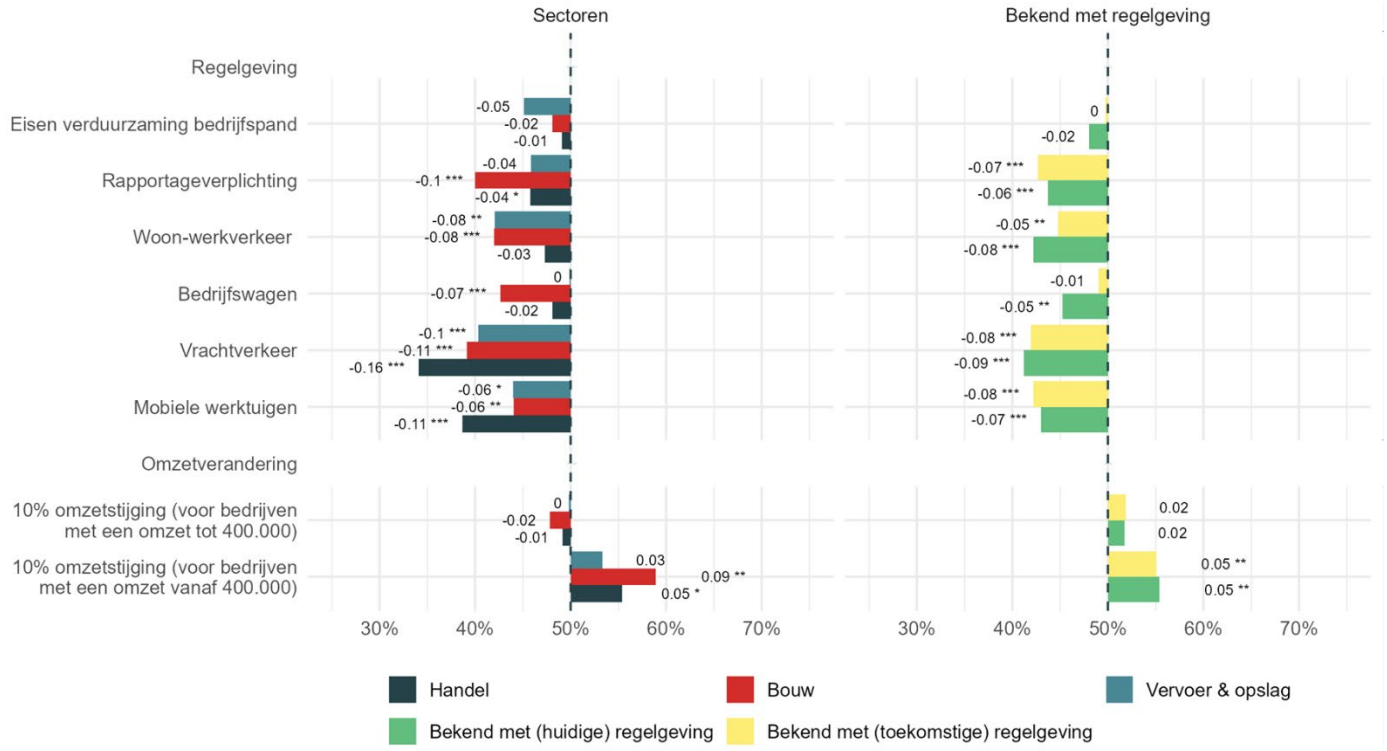
Tabel A.6 in Bijlage A toont de uitkomsten van verschillende modelschattingen. Deze modellen verschillen in de manier waarop veranderingen in omzet worden meegenomen. In het eerste model wordt uitgegaan van één gemiddeld effect van omzetveranderingen voor alle bedrijven samen. In de andere modellen wordt dit effect apart geschat voor verschillende omzetcategorieën.

Bij de keuze van het basismodel kijken we naar de mate waarin de modellen aansluiten op de antwoorden van ondernemers in de vignettenanalyse. Hiervoor gebruiken we onder andere de AIC en BIC, twee statistische maatstaven voor modelkwaliteit. Op basis hiervan blijken zowel het model zonder uitsplitsing naar omzetcategorieën als het model met een apart omzeteffect voor bedrijven tot 400.000 euro omzet relatief goed te presteren. Omdat dit laatste model bovendien economisch beter interpreteerbare resultaten oplevert – namelijk dat omzetveranderingen vooral effect hebben bij grotere bedrijven – gebruiken we dit model als basismodel voor de analyses in Figuur 3.1, de uitsplitsingen en de stapelingsmodellen.

Aanvullend toont Figuur 3.2 enkele uitsplitsingen van het basismodel. De linker figuur splitst de resultaten uit naar drie sectoren, terwijl de rechter figuur zich richt op de subgroep respondenten die aangeeft enigszins tot zeer bekend te zijn met de huidige en/of toekomstige duurzaamheidsregelgeving.

Met uitzondering van enkele beperkte kwantitatieve verschillen – die doorgaans niet statistisch significant zijn – komen deze resultaten sterk overeen met de schattingen van het basismodel. Zo hebben duurzaamheidsverplichtingen nog steeds een negatieve invloed op de kans dat een scenario wordt gekozen. De grootste negatieve impact ligt bij regels voor zwaar vrachtverkeer, gevolgd door mobiele werktuigen. Daarnaast blijkt ook in deze uitsplitsingen dat kleinere bedrijven doorgaans niet bereid zijn om regelgeving en omzetveranderingen tegen elkaar af te wegen.

Figuur 3.2 Uitsplitsingen naar sectoren en bekendheid met regelgeving tonen min of meer dezelfde resultaten



Bron: SEO Economisch Onderzoek

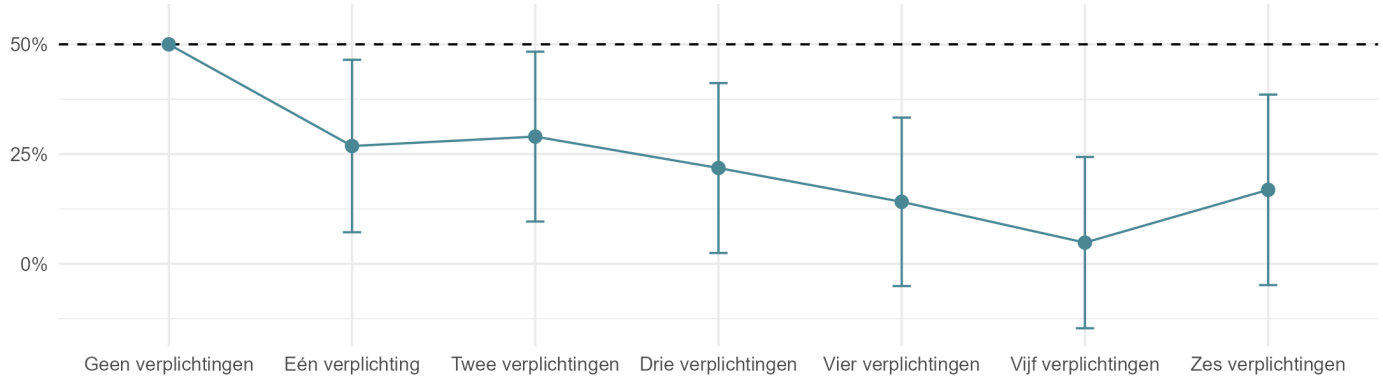
Noot: De figuur toont de kans dat een scenario met dit kenmerk (verplichting en/of omzetstijging) wordt gekozen ten opzichte van een verder identiek scenario. Voor deze uitsplitsingen wordt er telkens een subgroep van de steekproef geanalyseerd (bijv. enkel bedrijven uit de sector handel). Gebaseerd op model (8) t/m (12) uit Tabel A.8 in Bijlage A.

3.2 Effecten van stapeling

Figuur 3.3 toont de effecten van gelijktijdige verplichtingen. Hieruit blijkt allereerst dat verplichtingen een negatieve impact hebben en dat deze impact toeneemt naarmate meer verplichtingen gelijktijdig gelden. Tegelijkertijd blijkt dat vooral de eerste verplichting een sterk negatieve impact heeft (-24 procentpunt), terwijl daaropvolgende verplichtingen een beperktere additionele impact hebben. Met andere woorden: de resultaten wijzen op een afnemende marginale impact van extra regels. Dit suggereert dat bedrijven bij een hogere regeldruk vanuit de verduurzamingsopgave reeds genoodzaakt zijn substantiële aanpassingen door te voeren, waardoor aanvullende verplichtingen minder zwaar wegen. Denk hierbij aan de eerdergenoemde vaste kosten voor het voldoen aan regelgeving, maar ook aan synergievoordelen bij het naleven van meerdere regels. Zo kan het verduurzamen van een wagenpark rapportageverplichtingen waardevoller maken, omdat ondernemers daarmee ook zichtbaar kunnen maken welke verduurzamingsstappen zij hebben gezet. Deze schaal- en synergievoordelen lijken eventuele negatieve stapelingseffecten grotendeels te compenseren.

Met andere woorden: de eerste verplichtingen brengen relatief hoge transitiekosten met zich mee, terwijl latere verplichtingen profiteren van eerder doorgevoerde aanpassingen. Het handelingsperspectief dat hieruit volgt is dat mkb-ondernemers vooral ondersteuning nodig hebben bij het zetten van de eerste stappen van hun verduurzamingstraject.

Figuur 3.3 De kans dat een scenario wordt gekozen neemt af in het aantal verplichtingen



Bron: SEO Economisch Onderzoek

Noot: De figuur toont de kans dat een scenario met dit aantal verplichtingen wordt gekozen ten opzichte van een verder identiek scenario. Gebaseerd op model (7) uit Tabel A.7 in Bijlage A, zie Box 3.2 voor een toelichting op dit model.

Er gelden wel enkele kanttekeningen bij de modellen met stapelingseffecten. Ten eerste zijn de stapelingseffecten veelal niet statistisch significant wanneer ook de directe effecten van verplichtingen worden meegenomen (zie Box 3.2). Ook nemen de standaardfouten in deze modellen toe en hebben zij geen hogere verklaringskracht dan eenvoudigere modellen zonder stapelingseffecten. Dit wijst erop dat directe effecten van regelgeving en stapelingseffecten moeilijk afzonderlijk zijn te identificeren, waardoor de resultaten voorzichtige interpretatie vragen. De analyse biedt wel aanwijzingen voor afnemende marginale impact van extra verplichtingen, maar geen sterk bewijs voor afzonderlijke en robuust identificeerbare stapelingseffecten bovenop de directe effecten van regelgeving.

Ten tweede zijn de gehanteerde categorieën van regelgeving al een vorm van aggregatie van onderliggende verplichtingen. De geschatte stapelingseffecten hebben daardoor betrekking op de stapeling van verschillende categorieën, en minder op de stapeling van afzonderlijke maatregelen binnen dezelfde categorie. Tegelijk relateert het merendeel aan de mobiliteit, wat eerder tot synergievoordelen leidt dan bij meer uiteenlopende verplichtingen. Tot slot worden ondernemingen met kleine marges mogelijk al bij de eerste verplichting sterk geraakt Voor deze bedrijven kan de additionele impact van extra regels daardoor relatief beperkt zijn, omdat zij door de eerste verplichtingen al in de knel komen.

Box 3.2 Toelichting op de verschillende schattingsresultaten voor stapelingsmodel

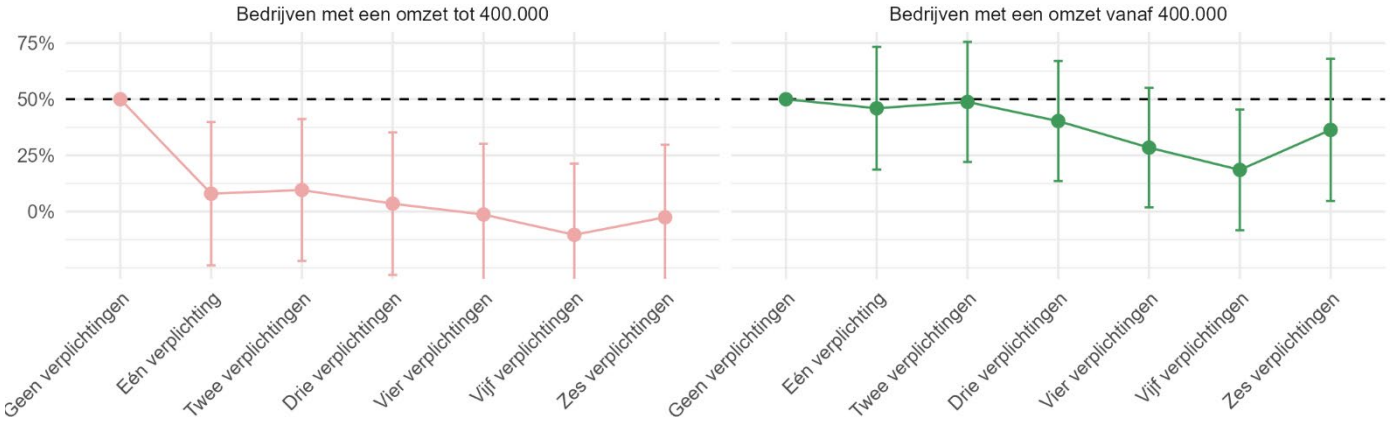
Tabel A.7 in Bijlage A toont de uitkomsten van verschillende modellen die rekening houden met stapeling. Deze modellen verschillen in de wijze waarop het effect van meerdere gelijktijdige verplichtingen wordt gemodelleerd.

Model (5) voegt één extra variabele toe die het totale aantal verplichtingen meet. Het geschatte effect hiervan is niet statistisch significant en bovendien positief. Dit suggereert dat het model moeite heeft om het directe effect van afzonderlijke verplichtingen te onderscheiden van het effect van meerdere verplichtingen tegelijk. Model (6) werkt daarom met aparte categorieën voor het aantal verplichtingen. Ook hier zijn de effecten grotendeels niet-significant en economisch lastig te interpreteren. Model (7) toont het effect van het aantal gelijktijdige verplichtingen, ongeacht om welke verplichtingen het precies gaat. Dit model laat een duidelijker en statistisch significant patroon zien: extra verplichtingen vergroten de totale impact, maar met afnemende marginale impact. Met andere woorden: de eerste verplichtingen hebben relatief veel impact, terwijl additionele verplichtingen relatief minder extra impact hebben (zie 0). Tot slot bevat Tabel A.9 twee modellen waarin dit stapelingseffect wordt uitgesplitst voor kleinere mkb-ondernemers versus grotere mkb-ondernemers (naar jaaromzet gemeten).

Figuur 3.4 toont de stapelingseffecten uitgesplitst naar kleinere en grotere mkb'ers, op basis van een jaaromzet tot respectievelijk vanaf 400.000 euro. Deze uitsplitsing bevestigt het eerdere beeld dat duurzaamheidsverplichtingen relatief knellender zijn voor kleinere ondernemingen. Waar kleinere ondernemers al vanaf één verplichting statistisch significant minder geneigd zijn om een scenario te kiezen, geldt dit voor grotere mkb'ers pas vanaf vijf gelijktijdige verplichtingen.[13] Dit wijst erop dat kleinere ondernemingen minder ruimte hebben om de impact van regelgeving op te vangen en daardoor eerder negatieve effecten ervaren van aanvullende verplichtingen.

Daarnaast verschilt het patroon van de stapelingseffecten. Bij kleinere ondernemingen heeft vooral de eerste verplichting een sterke negatieve impact, terwijl aanvullende verplichtingen daarna relatief weinig extra effect hebben. Dit sluit aan bij het idee dat met name de eerste verplichtingen gepaard gaan met transitiekosten en additionele regels daarna een minder grote impact hebben. Voor grotere ondernemingen hebben de eerste twee regels juist beperkt effect, terwijl de negatieve impact vanaf drie verplichtingen toeneemt en vanaf vijf significant is. Voor deze groep lijkt daardoor eerder sprake van negatieve stapelingseffecten bij een hogere regeldruk.

Figuur 3.4 Stapeling van regels is relatief knellender voor kleinere mkb-ondernemers



Bron: SEO Economisch Onderzoek

Noot: De figuur toont de kans dat een scenario met dit aantal verplichtingen wordt gekozen ten opzichte van een verder identiek scenario. Gebaseerd op model (13) en (14) uit Tabel A.9 in Bijlage A, zie Box 3.2 voor een toelichting.

[13] Omdat deze uitsplitsing veel vraagt van de data is hier een significantieniveau van 10 procent gehanteerd.

4 Verdiepende gesprekken

Uit de gesprekken komt een beeld naar voren dat complexiteit voor ondernemers vooral ontstaat uit de randvoorwaarden, onzekerheid over beleid en inconsistentie van beleid. De meeste ondernemers willen verduurzamen en pakken dat pragmatisch aan. Kleinere bedrijven beschikken daarbij over minder middelen of kunnen minder gemakkelijk stap voor stap veranderen.

Om de bevindingen uit de enquête en vignettenanalyse in de juiste context te plaatsen voerde SEO een reeks gesprekken met onder meer vertegenwoordigers van brancheorganisaties, experts en betrokken ministeries. Bijlage B bevat een overzicht van de gesprekspartners. In de gesprekken stonden drie thema's centraal: *i)* de aard en omvang van complexiteit en stapeling van verplichtingen, *ii)* de gevolgen daarvan voor het gedrag en de beslissingen van ondernemers, en *iii)* handelingsperspectieven voor beleid en uitvoering.

In maart 2026 zijn 8 gesprekken gevoerd met 16 personen. De gesprekspartners vertegenwoordigen uiteenlopende perspectieven: het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR), de brancheorganisatie voor het beroepsgoederenvervoer (TLN – Transport en Logistiek Nederland), de brancheorganisatie voor de bouwnijverheid (Bouwend Nederland – KOMAT), beleidsmedewerkers van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) verantwoordelijk voor de verduurzaming van de scheepvaart, medewerkers van RVO die betrokken zijn bij de uitvoering van diverse stimuleringsregelingen voor mobiliteit en bouw, een expert op het gebied van regelgeving omtrent verduurzaming (Planbureau voor de Leefomgeving – PBL), en een beleidsmedewerker van het ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK).

Samen geven deze gesprekken een verdiepend beeld van de complexiteit en stapeling van verplichtingen en stimuleringsmaatregelen rond de verduurzaming van mobiliteit, en wat de impact daarvan is voor ondernemers. De volgende paragrafen bespreken de bevindingen.

4.1 Bronnen van complexiteit

De meeste gesprekspartners bevestigen dat het landschap van verplichtingen en stimuleringsmaatregelen rondom verduurzaming de afgelopen jaren is uitgebreid en complexer is geworden, al nuanceren sommigen dat wel. De afgelopen vijf jaar is er meer aandacht gekomen voor duurzaamheid. Dat blijkt concreet uit milieu- en zero-emissiezones, de energiebesparingsplicht en alles rondom elektrificatie. Nieuwe, vaak Europees gedreven verplichtingen vullen bestaande nationale regels aan, waardoor samenloop en complexiteit toenemen. Die extra complexiteit in regelgeving is deels ook inherent aan de complexiteit van de transitie zelf, maar neemt volgens gesprekspartners toe doordat de overheid onvoldoende duidelijkheid en voorspelbaarheid biedt over de koers, de fasering en de concrete verplichtingen voor ondernemers.

Hoewel er dus indicaties van complexiteit in regelgeving en uitvoering bestaan, schetsen de gesprekken geen beeld van onwerkbare of te complexe regeldruk. Dat betekent niet dat er geen complexiteit is. Zo wijzen gesprekspartners wel op een grote diversiteit aan regelingen, uitzonderingen, loketten en definities. Al met al blijkt de complexiteit voor ondernemers uit drie bronnen:

1. **Veelheid en versnippering van regelgeving:** Bedrijven in de sectoren mobiliteit, logistiek en bouw krijgen te maken met een groot aantal verplichtingen van verschillende bestuurslagen. Zo zijn er Europese richtlijnen zoals de Energie-efficiëntierichtlijn (EED), FuelEU Maritime, RED3, de EPBD en ETS, maar is er ook nationale wet- en regelgeving zoals de energiebesparingsplicht, de vrachtwagenheffing en de brandstoftransitieverplichting. Daarnaast is er lokaal beleid zoals gemeentelijke zero-emissiezones en warmteplannen. Eén van de gesprekspartners typeert dit geheel als een 'veelkoppig monster'. Elke bestuurslaag voegt eigen instrumenten toe, waardoor de totale stapeling voor individuele ondernemers nog maar moeilijk te overzien is. Typerend is de noodzaak, zelfs voor grote bedrijven, om externe adviseurs in te huren om bij te houden aan welke verplichtingen zij moeten voldoen of welke stimuleringsmaatregelen voor hen relevant zijn.
2. **Wisselende toepassing en handhaving van regelgeving door (lokale) overheden:** Omgevingsdiensten interpreteren en handhaven regelgeving (zoals de energiebesparingsplicht of vergunningvereisten voor gevaarlijke stoffen) niet uniform, wat leidt tot onzekerheid voor ondernemers met vestigingen in meerdere gemeenten. Bijvoorbeeld datacentra in Amsterdam en Groningen vallen onder dezelfde wettelijke basis, maar krijgen te maken met verschillende eisen bij omgevingsdiensten.
3. **Door ondernemers ervaren overlap en tegenstrijdigheid van regelgeving onderling:** De energiebesparingsplicht eist dat bedrijven hun energieverbruik beperken, terwijl de overgang naar elektrisch materieel en elektrische bedrijfsvoertuigen juist leidt tot een toename van het elektriciteitsverbruik. Vergelijkbare spanningen bestaan omtrent netcongestie en laadinfrastructuur. Zo verplicht de EPBD tot de aanleg van laadinfrastructuur in gebouwen, terwijl netcongestie het feitelijk gebruik van die infrastructuur kan belemmeren.

4.2 Randvoorwaarden en netcongestie

Een terugkerend inzicht is dat ondernemers in de praktijk vaak niet eerst vastlopen op regelgeving zelf, maar op de randvoorwaarden om eraan te kunnen voldoen (zie ook de wens voor uitvoerbaar beleid blijkens de enquêteresultaten). Netcongestie is daarvan een veelgenoemd voorbeeld. In zowel de bouw als de logistiek zijn ondernemers bezig met elektrificeren of verduurzamen en subsidies – zoals AanZET of SPRILA – helpen de businesscase vaak verbeteren, maar een gebrek aan aansluitvermogen of slimme energiesturing belemmert vervolgens de praktische uitvoering. Ondernemers ervaren zo'n systeemknelpunt niet als een losstaand technisch probleem, maar als onderdeel van dezelfde stapeling doordat de overheid vraagt om verandering terwijl de randvoorwaarden dat niet altijd toelaten. SPRILA vergoedt overigens ook een batterij om netcongestie te beperken; hier is wel degelijk sprake van een systeemblik.

Een voorbeeld voor de transportsector schetst de urgentie: in het Klimaatakkoord heeft de sector zich gecommitteerd aan een elektrisch wagenpark voor de bevoorrading van binnensteden in 2030. Op dit moment rijden circa 2.500 elektrische vrachtauto's, terwijl de ambitie 16.000 voertuigen bedraagt. Tegelijkertijd melden netbeheerders dat zij bedrijven voor 10 tot 15 jaar niet kunnen voorzien van de benodigde netuitbreiding, vanwege wachtlijsten van naar schatting 15.000 bedrijven. Prioritering in aanvragen op basis van sectorale doelstellingen is niet uitgesloten, maar het CBb (2025) vernietigde het eerdere ACM-kader omdat de onderbouwing onvoldoende was. De ACM (2025) heeft daarna een nieuw prioriteringskader vastgesteld waarmee maatschappelijke projecten voorrang kunnen blijven krijgen. Desondanks blijft het voor individuele ondernemers in de praktijk vaak moeilijk om tijdig een aansluiting of verzwaring te krijgen. Bedrijven die willen elektrificeren zijn nu vaak aangewezen op duurdere en minder betrouwbare alternatieven zoals laden op een openbaar netwerk, gebruik van batterijcontainers of laadpleinen bij derden.

Het netcongestieprobleem is voor een belangrijk deel 'contractuele congestie'. Dat houdt in dat bedrijven op een bepaald moment een bepaald piekvermogen contractueel vastleggen, terwijl dat vermogen slechts een fractie van de tijd optreedt. Slimme energiemanagementsystemen (EMS) en dynamische loadbalancing kunnen binnen de bestaande aansluiting aanzienlijk meer ruimte creëren. Voor dergelijke oplossingen bestaan verschillende fiscale en financiële regelingen, waaronder de EIA, MIA/Vamil en de Flex-e-regeling. Volgens gesprekspartners zijn deze mogelijkheden echter niet altijd voldoende bekend bij ondernemers. Daarnaast maakt de versnippering van regelingen het lastig om snel te bepalen welke ondersteuning voor een specifieke investering beschikbaar is. Meer sturing op de inzet van EMS heeft voor verduurzaming daarnaast mogelijk een grotere impact dan subsidie voor laadinfrastructuur bij individuele bedrijven.

Tegelijkertijd betekent netcongestie niet altijd dat verduurzaming volledig stilvalt. Uit de gesprekken blijkt dat sommige ondernemers zoeken naar tijdelijke of slimme oplossingen om binnen bestaande beperkingen toch stappen te kunnen zetten. Zulke oplossingen vergroten het handelingsperspectief, maar zijn doorgaans geen volwaardige vervanging voor tijdige netverzwaring: ze zijn vaak duurder, organisatorisch complexer en minder zeker dan structurele aansluiting op voldoende netcapaciteit.

Box 4.1 Ondernemers zoeken soms naar slimme oplossingen voor netcongestie

Hoewel netcongestie vaak wordt genoemd als belangrijke belemmering voor verduurzaming, laten voorbeelden uit de praktijk zien dat ondernemers soms ook praktische tussenoplossingen zoeken om toch voortgang te boeken. Gesprekspartners wijzen op transport- en bouwbedrijven die ondanks beperkte netcapaciteit doorgaan met de elektrificatie van hun wagenpark of machines. Zo werken distributiecentra en bouwlocaties soms met tijdelijke batterijcontainers, energiemanagementsystemen, dynamische loadbalancing of alternatieve laadlocaties. Bedrijven laden batterijen bijvoorbeeld op met beschikbare netcapaciteit elders, met zonne-energie ter plaatse of op momenten waarop de netbelasting lager is.

Deze voorbeelden laten zien dat innovatie niet alleen technologisch van aard is, maar ook organisatorisch en ondernemend. Ondernemers zoeken naar manieren om binnen bestaande beperkingen te blijven opereren. Tegelijkertijd blijven dit vaak tussenoplossingen binnen een knellende randvoorwaarde. Voor brede opschaling van verduurzaming blijven structurele randvoorwaarden nodig, zoals voldoende netcapaciteit, toegankelijke laadinfrastructuur en betere ondersteuning bij slimme energiesturing en beschikbare regelingen.

Per saldo wijzen de gesprekken erop dat ondernemers niet in de eerste plaats vastlopen op de complexiteit van regelgeving zelf. Veel ondernemers willen wel degelijk verduurzamen en elektrificeren, maar stuiten in de praktijk op randvoorwaarden die dat belemmeren. Vooral netcongestie en het uitblijven van netverzwaring maken dat plannen niet of slechts gedeeltelijk uitvoerbaar zijn. Ondernemers ervaren netcongestie daardoor soms als nijpender dan de regeldruk zelf.

4.3 Inconsistentie in en onzekerheid over beleid

De gesprekken tonen dat de ervaren complexiteit voor ondernemers niet alleen voortkomt uit afzonderlijke regels, maar ook uit onzekerheid, inconsistentie en spanning tussen beleidsdoelen. Ondernemers ervaren de inhoud van regelgeving soms als minder problematisch dan de onzekerheid over regelgeving. Politieke discussies over het al dan niet doorzetten van maatregelen leiden ertoe dat ondernemers investeringen uitstellen of afzien, ook als ze in beginsel bereid zijn te verduurzamen. Voorbeelden hiervan zijn maatregelen ten behoeve van zero-emissiezones, de warmtepompverplichting of de vrachtwagenheffing.

In dit verband concludeert de WRR (2023) over bedrijvenbeleid dat de hoogte van belastingen minder bepalend is voor het investeringsklimaat dan het gebrek aan consistentie. [14] Uit de gesprekken komt dit ook naar voren waar het gaat om zero-emissiezones. Het kernprobleem daarin is niet zozeer de hoogte van de norm, maar de wisselende politieke boodschappen over de geldigheid ervan. Ondernemers die vanwege aangekondigde zones in elektrisch materieel hadden geïnvesteerd, zagen hun investeringen in waarde dalen toen de overheid diezelfde zones opschortte. Aarzeling over de invoering van maatregelen en het later weer opschorten of afzwakken daarvan ondermijnt het vertrouwen van ondernemers en kan hun bereidheid om te investeren in verduurzaming afzwakken.

De gesprekken laten verder zien dat de energiebesparingsplicht vanuit het perspectief van ondernemers in de praktijk kan schuren met de elektrificatie van voertuigen, wagenparken en werktuigen. Waar de energiebesparingsplicht bedrijven aanzet tot beperking van het energieverbruik, vraagt verduurzaming in juist deze sectoren vaak om een forse toename van het elektriciteitsgebruik op bedrijfs- en projectlocaties. Ondernemers ervaren besparingsmaatregelen daardoor soms als 'klein bier' vergeleken met de extra stroomvraag die elektrificatie met zich meebrengt. De spanning zit dus niet zozeer in het doel, maar in de samenloop van besparen enerzijds en opschalen van elektriciteitsgebruik anderzijds.

Een ander voorbeeld is de vrachtwagenheffing die meerdere keren is uitgesteld. De terugsluisregeling is daarentegen toch eerder gestart. Daardoor zijn er al middelen beschikbaar gekomen voor verduurzaming vóórdat de heffing van kracht werd. Dit heeft zichtbaar effect gehad op de investeringsbereidheid in de sector. Hoewel het uitstellen dus onzekerheid heeft gebracht, is juist de koppeling van de nieuwe heffing aan een gegarandeerde terugsluis naar de sector goed voor voorspelbaarheid voor ondernemers. Overigens blijkt uit de vignettenanalyse dat vooral de categorie met regels voor zwaar vrachtverkeer een sterke impact heeft. Dit hangt mogelijk samen met aarzelingen in beleid. Maar de sterke impact kan ook samenhangen met de grote investeringen die de verplichtingen vergen, zoals vrachtwagens en zware laadinfrastructuur, en met nieuwe kennis die nodig is (onder meer over laadinfra, energiemanagement of rittenplanning).

Een andere bron van complexiteit is dat ondernemers niet met één overheid te maken hebben (de tweede bron van complexiteit). In de logistiek spelen lokale zero-emissiezones, ontheffingen en vrijstellingen een grote rol. Bij de energiebesparingsplicht en de Omgevingswet wijzen gesprekspartners op verschillen in toezicht en handhaving door lokale bevoegde gezagen of omgevingsdiensten. Daarmee kan dezelfde wettelijke basis in de praktijk verschillend uitpakken, vooral voor bedrijven die in meerdere gemeenten actief zijn. Daarnaast signaleren zowel uitvoerders als branchepartijen dat beleidsvorming en uitvoering vaak langs afzonderlijke kokers verlopen. Binnen en tussen departementen, maar ook binnen RVO, ontstaan instrumenten soms vanuit afzonderlijke doelstellingen en budgetten. Gesprekspartners benadrukken dat dit begrijpelijk is vanuit bestuurlijke verantwoordelijkheden, maar dat de ondernemer uiteindelijk juist het totaalpakket ervaart. Dit onderstreept het belang van lopende inspanningen om de ondersteuning voor het mkb rond verduurzaming meer integraal te organiseren, zoals via de mkb-actieagenda. Voor ondernemers is niet de interne beleids- of uitvoeringslogica leidend, maar de vraag of verplichtingen, regelingen, informatie en loketten samen een helder handelingsperspectief bieden.

[14] Ook de Monitor Ondernemingsklimaat concludeert dat de voorspelbaarheid van fiscale regelgeving negatiever wordt beoordeeld dan de aanwezigheid van fiscale regelgeving of de hoogte van belastingtarieven (SEO & ACBI, 2024).

4.4 Gedrag en reacties van mkb'ers

Ondernemers reageren doorgaans niet met principiële weerstand tegen verduurzaming, maar vooral pragmatisch met de vraag wat binnen de bestaande omstandigheden haalbaar is. Dat sluit ook aan bij de bevinding uit de vignettenanalyse dat geen heel duidelijk stapelingseffect zichtbaar is. Ondernemers die al langer met verduurzaming bezig zijn, hebben hun bedrijfsvoering vaak al deels aangepast en vangen nieuwe verplichtingen op binnen bestaande routines, investeringsritmes en werkwijzen. Er lijkt daardoor eerder sprake te zijn van schaalvoordelen. Tegelijkertijd betekent dit niet dat de druk beperkt is. Aanpassing vraagt tijd, organisatievermogen en vaak ook externe ondersteuning.

Juist daar wordt ook het verschil tussen kleinere en grotere bedrijven zichtbaar. De vignettenanalyse laat zien dat kleinere bedrijven regelgeving minder gemakkelijk tegen omzetveranderingen kunnen afruilen dan grotere bedrijven. Gesprekspartners herkennen dat beeld. Grotere ondernemingen beschikken vaker over personeel dat zich kan verdiepen in nieuwe regels, over langere planningshorizonten en over meer mogelijkheden om investeringen te spreiden of geleidelijk te verduurzamen. Voor kleinere ondernemers geldt dat zij dit vaak zelf 'erbij moeten doen' en dat zij minder gemakkelijk toegang hebben tot adviseurs. Tegelijkertijd blijkt uit de enquête dat bedrijven met personeel administratie/rapportage zwaarder prioriteren dan zzp'ers, die juist belastingen meer prioriteit geven. Verplichtingen omtrent bedrijfsrapportages kosten bedrijven met personeel vaker hoofdzakelijk tijd, terwijl zzp'ers dit vaker toeschrijven aan overige factoren (gedoe, mentale belasting). Al met al lijkt de impact van regelgeving dus niet alleen af te hangen van het aantal regels, maar vooral van de vraag of een bedrijf voldoende schaal, kennis en financiële ruimte heeft om ermee om te gaan.

Wat in de gesprekken overigens ook naar voren komt, is dat ondernemers creatief met knelpunten proberen om te gaan. Wanneer elektrificatie op eigen terrein niet mogelijk is, zoeken zij naar alternatieven zoals laden bij klanten, op publieke locaties, via laadpleinen, batterijen of slimmer nachtelijk laden. In de bouw worden vergelijkbare oplossingen gezocht via energiemanagementsystemen. Tegelijkertijd zijn dergelijke tussenoplossingen vaak duurder, minder betrouwbaar en organisatorisch ingewikkelder dan de voorkeursoptie. Creativiteit helpt dus om voortgang te boeken, maar voorkomt niet dat de bedrijfsvoering onder druk kan komen te staan.

4.5 Handelingsperspectief vanuit gesprekken

De gesprekken bieden verschillende aanknopingspunten om de uitvoerbaarheid van duurzaamheidsbeleid voor ondernemers te verbeteren. Ondernemers zijn vooral gebaat bij voorspelbaarheid en samenhang, ook al ligt dit deels buiten de invloedsfeer van RVO. Complexiteit ontstaat niet alleen door het aantal regels, maar vooral wanneer normen, stimuleringsmaatregelen en randvoorwaarden onvoldoende op elkaar aansluiten of wanneer politieke besluitvorming onzeker is. RVO kan hier adviserend aan ministeries optreden, maar is uiteindelijk afhankelijk van politieke afwegingen.

Voor beleid betekent dit dat beleidsmakers nieuwe verplichtingen zoveel mogelijk ontwerpen in samenhang met bestaande regels, netcapaciteit, laadinfrastructuur en investeringscycli van bedrijven. Ook de fasering is daarbij van belang, omdat ondernemers zich beter kunnen aanpassen wanneer tijdig duidelijk is wat van hen wordt verwacht en welke ondersteuning beschikbaar is. Bovendien is consistentie van het beleid minstens zo belangrijk als de inhoud van de maatregel zelf. Een norm die duidelijk en stabiel is, maakt het voor ondernemers makkelijker dan een minder stringente norm waarover voortdurend onzekerheid bestaat. Vooral voor kleinere bedrijven is dat van

belang. Beleid en uitvoering zouden daarom niet alleen aandacht moeten hebben voor de inhoud van verplichtingen, maar ook voor de verdeling van uitvoeringslasten tussen typen bedrijven.

Vanuit het perspectief van RVO is het verder begrijpelijk en doelmatig om gegevens per regeling of maatregel uit te vragen. Dat maakt de uitvoering overzichtelijker en efficiënter omdat per instrument precies die informatie kan worden opgehaald die nodig is voor beoordeling, verantwoording en monitoring, zonder een systeem dat verschillende gegevens centraal verzamelt. Voor ondernemers kan deze werkwijze echter juist leiden tot overlap en dubbel werk. Bijvoorbeeld wanneer zij vergelijkbare gegevens meermaals en in verschillende formats moeten aanleveren. De uitdaging ligt daarmee in het vinden van een balans tussen uitvoerbaarheid en efficiëntie voor RVO enerzijds en beperking van administratieve lasten voor ondernemers anderzijds.

Tot slot vraagt de duurzaamheidstransitie nadrukkelijk om een lerende benadering van beleid en uitvoering. Niet alle gevolgen van nieuwe verplichtingen zijn vooraf te voorzien en een zekere mate van onvoorspelbaarheid is inherent aan elke transitie. Het is daarom belangrijk om continu te monitoren welke maatregelen in de praktijk samenkomen, welke onbedoelde knelpunten ontstaan, hoe dit ondernemers beïnvloedt en hoe beleid en uitvoering hen daarbij ondersteunen. Ook periodieke evaluaties van duurzaamheidsbeleid bieden hiervoor belangrijke aanknopingspunten, hoewel deze zich vaak wel op individuele beleidsmaatregelen focussen en daardoor minder de samenhang tussen beleid in kaart brengen. Door deze inzichten structureel te verzamelen en te vergelijken, kan RVO tijdig en onderbouwd richting beleid signaleren waar vereenvoudiging, betere afstemming of aanvullende ondersteuning nodig is.

5 Synthese

Voor mkb'ers is verduurzaming vooral een praktische en bedrijfseconomische afweging. Zo blijkt dat ondernemers liever niet kiezen voor een scenario met regelgeving en dat deze voorkeur sterker wordt naarmate meer verplichtingen tegelijk gelden. De marginale impact van één additionele regel neemt daarbij wel af. De grootste knelpunten ontstaan niet alleen door de regels zelf, maar ook door onzeker beleid, ontoereikende randvoorwaarden en lokale verschillen in uitvoering.

Dit hoofdstuk brengt de bevindingen uit de achtergrondenquête, vignettenanalyse en verdiepende gesprekken samen. De synthese richt zich op duurzaamheidsverplichtingen binnen de energie- en klimaattransitie in het midden- en kleinbedrijf, met specifieke aandacht voor de impact op de opgave rond verduurzaming van mobiliteit in de sectoren bouw, groot- en detailhandel, en vervoer en opslag. Aan de hand van de drie hoofddeelvragen vat dit hoofdstuk de belangrijkste inzichten samen over de omvang en impact van verplichtingen (paragraaf 5.1), de stapeling daarvan (paragraaf 5.2) en de manier waarop de praktijk deze inzichten benut (paragraaf 5.3).

5.1 Impact van verplichtingen

1. Wat is de omvang en financiële impact van de verplichtingen?

Welke verplichtingen – naast de verplichtingen binnen de energie- en klimaattransitie – zijn relevant voor de (gekozen) doelgroep?

Onder de doelgroep van mkb'ers binnen de bouw, handel en vervoer & opslag zijn alle soorten verplichtingen in enige mate relevant voor het gemiddelde bedrijf. Uit de enquête blijkt dat duurzaamheidsverplichtingen relatief beperkt beslag leggen op de interne capaciteiten: gemiddeld gaat hier circa 10 procent van de tijd en aandacht voor verplichtingen naartoe. Voor een derde van de bedrijven vergen duurzaamheidsverplichtingen zelfs géén inspanning. [15] Arbeidsgerelateerde verplichtingen vragen met 31 procent de meeste inzet, gevolgd door administratie en rapportage met 16 procent. Veiligheid en belastingen nemen ieder 13 procent voor hun rekening. Daarbij kan sprake zijn van overlap: verduurzaming kan immers ook administratieve of rapportagelasten met zich meebrengen.

Uit de gesprekken komt naar voren dat ondernemers deze verplichtingen vooral als totaalpakket ervaren. Niet één afzonderlijke verplichting is doorslaggevend, maar de combinatie van algemene bedrijfsregels, duurzaamheidsregels en lokale uitvoering. Onder andere verschillen tussen gemeenten en omgevingsdiensten, bijvoorbeeld rond vergunningverlening of gevaarlijke stoffen, zorgen voor onzekerheid en extra uitvoeringslasten. Ook digitalisering en compliance, waaronder rapportagevereisten zoals de CSRD, horen bij dit bredere verplichtingenlandschap.

[15] Mogelijk omdat deze niet/beperkt van toepassing zijn dan wel omdat dit (groten)deels wordt uitbesteed aan derde partijen.

Wat is de financiële impact van verplichtingen vanuit energie- en klimaatsopgaven, op de doelgroep en hoe ontwikkelt deze zich in de tijd?
Uit de vignettenanalyse blijkt dat ondernemers regelgeving negatief beoordelen en dat deze impact toeneemt naarmate er meer verplichtingen tegelijk gelden. Tegelijkertijd neemt de marginale impact van één additionele regel af. Dit suggereert dat bedrijven bij een hogere regeldruk al aanpassingen in hun bedrijfsvoering hebben gedaan, waardoor aanvullende verplichtingen relatief minder zwaar wegen. Voor kleinere bedrijven is de impact knellender: omzetstijgingen tot 10 procent van de jaaromzet zijn doorgaans onvoldoende om de impact van regelgeving te compenseren. Grotere bedrijven maken deze afruil makkelijker, omdat dezelfde procentuele omzetverandering in absolute zin om grotere bedragen gaat.

Een mogelijke verklaring voor de afnemende marginale impact van extra verplichtingen is dat vooral het begin van de klimaattransitie moeilijk is voor ondernemers. Zij moeten dan kennis opbouwen, uitzoeken welke regels op hen van toepassing zijn, interne processen aanpassen en mogelijk investeren in nieuw materieel, advies of administratieve ondersteuning. Naarmate verduurzaming eenmaal onderdeel wordt van de reguliere bedrijfsvoering, passen ondernemers nieuwe verplichtingen makkelijker in binnen bestaande routines, investeringscycli en kennisstructuren. De eerste verplichtingen brengen dan relatief hoge transitiekosten met zich mee, terwijl latere verplichtingen profiteren van eerder gemaakte aanpassingen.

De aard van de impact verschilt per verplichting. Verplichtingen rond bedrijfspanden en bedrijfswagens vragen vooral om financiële middelen, bijvoorbeeld voor investeringen in vastgoed, laadinfrastructuur of materieel. Rapportageverplichtingen zijn met name een tijdskwestie, zeker voor bedrijven met personeel. Verplichtingen rond woon-werkverkeer en mobiele werktuigen drukken daarentegen juist zwaarder op overige factoren, zoals ‘gedoe’ of overige mentale belasting.

Bedrijven verwachten dat duurzaamheidsverplichtingen de bedrijfsactiviteiten inperken. Gemiddeld verwachten zij minder kansen om nieuwe markten te betreden en er is met name minder ruimte voor investeringen in vaste activa, personeel of onderzoek en ontwikkeling (R&D). Tegelijkertijd loopt het beeld sterk uiteen en is er ook een groep bedrijven die kansen ziet of juist meer investeringsmogelijkheden verwacht. Zo houden de groepen bedrijven die minder dan wel meer vraag naar producten en diensten in huidige markten verwachten elkaar precies in balans.

De financiële impact ontwikkelt zich niet geleidelijk in de tijd. Onzeker en wisselend beleid vergroot bovendien het investeringsrisico: ondernemers stellen investeringen uit, eerdere investeringen kunnen in waarde dalen en tijdelijke tussenoplossingen kunnen duurder uitvallen. In de enquête geeft bijvoorbeeld een groter deel van de mkb’ers aan dat toekomstige verplichtingen hun bedrijfsvoering belemmeren dan dat voor huidige verplichtingen het geval is.

5.2 Stapeling van verplichtingen

2. Hoe beïnvloedt de stapeling van verplichtingen uit de energie- en klimaattransitie de bedrijfsprestaties, strategische keuzes en samenhangende investeringsbeslissingen van de doelgroep?

In hoeverre ervaart de doelgroep een tekort aan tijd en middelen om te voldoen aan verplichtingen vanuit energie- en klimaatsopgaven, in hoeverre concurreren deze verplichtingen onderling of met andere verplichtingen waarmee zij te maken heeft, en hoe verandert dit in de tijd?
De doelgroep ervaart vooral een tekort aan tijd en middelen wanneer verplichtingen niet goed aansluiten bij de schaal en mogelijkheden van het bedrijf. Uit de vignettenanalyse blijkt dat kleinere ondernemingen regelgeving minder gemakkelijk kunnen afruilen tegen extra omzet. Dat wijst erop dat verplichtingen voor hen relatief knellender zijn dan voor grotere bedrijven, die vaker beschikken over meer financiële ruimte, personeel of externe ondersteuning om aan regelgeving te voldoen.

Daarnaast ontstaan knelpunten doordat verplichtingen niet altijd uitvoerbaar zijn binnen de beschikbare randvoorwaarden. Ondernemers willen bijvoorbeeld hun wagenpark of werktuigen verduurzamen, maar lopen aan tegen netcongestie of beperkt beschikbare laadinfrastructuur. Ook kunnen verplichtingen en beleidsdoelen onderling concurreren. Zo vraagt de energiebesparingsplicht om vermindering van energieverbruik, terwijl elektrificatie juist leidt tot meer elektriciteitsvraag. Over de jaren kan deze spanning toenemen naarmate meer verplichtingen tegelijk gaan gelden en lokale verschillen in uitvoering en handhaving blijven bestaan.

Welke verplichtingen binnen de energie- en klimaattransitie worden als prioritair ervaren door de doelgroep?
Binnen de energie- en klimaattransitie ervaren ondernemers vooral verplichtingen rond zwaar vrachtverkeer als prioritair. In de vignettenanalyse heeft deze categorie de sterkste negatieve impact op de voorkeuren van ondernemers. Daarna volgen verplichtingen voor mobiele werktuigen, rapportageverplichtingen en woon-werkverkeer. Regels voor bedrijfswagens en eisen rond de verduurzaming van het bedrijfspand wegen relatief minder zwaar. De prioriteit lijkt daarmee vooral te liggen bij verplichtingen die direct ingrijpen op mobiliteit, materieel en dagelijkse bedrijfsvoering. Tegelijk geven bedrijven voor stedelijke zero-emissiezones het vaakst aan dat deze al op hun organisatie van toepassing zijn.

Welke afwegingsprocessen hanteert de doelgroep bij het prioriteren van verplichtingen, en welke factoren (bijvoorbeeld tijdspad, klantvraag, wetgeving) zijn daarbij bepalend?
Bij het prioriteren van verplichtingen hanteren ondernemers vooral een praktische en bedrijfseconomische afweging. Financiële overwegingen wegen het zwaarst: van de 100 toe te kennen punten telt dit gemiddeld voor 27 procent mee. Voor 1 op de 8 mkb'ers is het zelfs belangrijker dan alle andere overwegingen bij elkaar. Als belangrijkste redenen om te verduurzamen worden ook vaak geld besparen en beschikbare subsidies of fiscale voordelen genoemd. Daarnaast spelen factoren die direct samenhangen met de verplichting een grote rol, zoals uitvoerbaarheid, het risico op handhaving en sancties, en het tijdspad waarop verplichtingen ingaan.

De afweging lijkt daarmee vooral pragmatisch. Ondernemers reageren doorgaans niet vanuit principiële weerstand tegen verduurzaming, maar vanuit de vraag wat binnen de beschikbare tijd, middelen en randvoorwaarden haalbaar is. Intrinsieke motivatie, klimaatdoelen en maatschappelijke druk spelen wel mee, maar zijn gemiddeld minder bepalend dan financiële haalbaarheid, wettelijke noodzaak en uitvoerbaarheid.

Welk effect heeft dit uiteindelijk op de maatschappelijke doelen die worden nagestreefd?
Maatschappelijke doelen komen minder goed of minder snel tot stand wanneer regels, subsidies en randvoorwaarden onvoldoende op elkaar aansluiten. Ondernemers willen vaak wel verduurzamen, maar lopen in de uitvoering aan tegen knelpunten zoals netcongestie, beperkte laadinfrastructuur en beleidsmatige onzekerheid. Inconsistent beleid, uitstel of afzwakking van aangekondigde maatregelen ondermijnen bovendien het vertrouwen om tijdig te investeren, waardoor verduurzaming en elektrificatie kunnen vertragen.

Daarbij is de maatschappelijke oriëntatie van bedrijven niet vanzelfsprekend primair gericht op klimaat of brede duurzaamheidsdoelen. Ruim 4 op de 10 bedrijven geeft aan geen voorname bijdrage te leveren aan een van de maatschappelijke ontwikkelingsdoelen. Voor de overige bedrijven staat economische en technologische ontwikkeling het vaakst centraal, gevolgd door welzijn, sociale vooruitgang, lokaal milieu en klimaat. Beleidsdoelen komen dus vooral tot stand wanneer zij aansluiten bij praktische uitvoerbaarheid en bedrijfseconomische logica.

5.3 Inzichten in de praktijk benutten

3. Hoe kunnen de verkregen inzichten in de praktijk worden benut?

Hoe kunnen de verkregen inzichten concreet worden ingezet om ministeries beter te adviseren en bij te dragen aan beleid dat ondernemers effectief ondersteunt om tijdig stappen te zetten richting verduurzaming, zonder daarbij het economisch perspectief en ondernemerschap uit het oog te verliezen?
Ministeries kunnen de inzichten benutten door nieuwe verplichtingen sterker in samenhang te ontwerpen met bestaande regelgeving, randvoorwaarden (zoals netcapaciteit en laadinfrastructuur) en investeringscycli van bedrijven. Ondernemers benaderen verduurzaming vooral als praktische en bedrijfseconomische afweging. Stabiel en voorspelbaar beleid is daarom belangrijk: een duidelijke norm met voldoende voorbereidingstijd biedt meer handelingsperspectief dan een minder strenge norm waarover voortdurend onzekerheid bestaat. Daaraan gerelateerd is zekerheid voor ondernemers over het toezicht op verplichtingen, zoals bij verschillende omgevingsdiensten. Ook is flankerend beleid voor kleinere ondernemingen van belang, omdat verplichtingen voor hen relatief knellender zijn.

Effectief beleid vraagt daarnaast om communicatie die aansluit bij de belevingswereld van ondernemers. De term ‘duurzaamheid’ roept niet altijd herkenning op en kan weerstand veroorzaken. Het is daarom effectiever om aan te sluiten bij concrete drijfveren zoals kostenbesparing, continuïteit, klantvraag, vakmanschap en toekomstbestendigheid, en daarbij te communiceren via vertrouwde partijen zoals brancheorganisaties. Dit sluit aan bij de gedragsonderzoeken van RVO, waarin naar voren komt dat ondernemers verduurzaming vooral pragmatisch benaderen en dat financiële overwegingen en uitvoerbaarheid doorgaans zwaarder wegen dan klimaatmotivatie op zichzelf.

Daarbij past een meer integrale benadering van informatievoorziening. Voor ondernemers lopen verplichtingen, subsidies, rapportages en randvoorwaarden door elkaar heen, terwijl de overheid deze vaak per regeling, departement of beleidsterrein organiseert. RVO kan ondernemers ondersteunen door niet alleen regeling-specifieke informatie te bieden, maar ook een overzicht van de samenhang: welke gegevens zijn nodig voor welke verplichting, waar kunnen dezelfde gegevens opnieuw worden gebruikt en welke definities verschillen juist tussen regelingen. Een praktische uitwerking is een data- en verplichtingenkaart per type ondernemer, bijvoorbeeld voor bouwbedrijven, vervoerders en handelsbedrijven. Daarin staat niet alleen welke regels relevant zijn, maar ook welke

gegevens moeten worden bijgehouden, welke termijnen gelden en welke bestaande rapportages of administraties daarvoor kunnen worden benut.

Daarnaast kunnen ministeries en RVO ondernemers beter ondersteunen door informatie en initiatieven overzichtelijker samen te brengen. Versnippering van regelingen, loketten en gegevensuitvragen vergroot de ervaren complexiteit. Voor RVO is gegevensuitvraag per regeling doelmatig, maar voor ondernemers kan dit leiden tot overlap en dubbel werk. RVO kan ondernemers meer het gehele plaatje schetsen: het beter inzichtelijk maken van langetermijndoelen, (aanstaande) verplichtingen en de onderlinge samenhang. RVO kan inventariseren waar centraler gegevens uitgevraagd kunnen worden en zo een beperking van administratieve lasten van ondernemers mogelijk maken.

Tot slot wijzen de resultaten op afnemende marginale impact van extra verplichtingen. Hoewel de totale impact toeneemt met het aantal regels, neemt de additionele impact per extra regel af naarmate er al meer verplichtingen gelden. Dit suggereert dat bedrijven met name bij het zetten van de eerste stappen van hun verduurzamingstraject ondersteuning nodig hebben, zodat zij in latere fasen eenvoudiger aan nieuwe regels kunnen voldoen, bijvoorbeeld omdat zij hun bedrijfsvoering hier al op hebben aangepast. In die zin brengen de eerste verplichtingen additionele transitiekosten met zich mee, die bij latere verplichtingen in mindere mate spelen. Dit betekent niet dat extra verplichtingen geen gevolgen hebben, maar dat de aard van de impact verandert: van het opstarten en organiseren van verduurzaming naar het inpassen van aanvullende eisen in bestaande processen. Voor beleid is daarom vooral relevant om eventueel onderscheid tussen ondernemingen te maken die nog aan het begin van deze leercurve staan en ondernemingen die al routines, kennis en investeringsplannen hebben opgebouwd.

Welk concreet handelingsperspectief biedt dit RVO om haar signalerende rol verder vorm te geven?
Voor RVO ligt het handelingsperspectief vooral in het scherper signaleren welke argumenten ondernemers daadwerkelijk in beweging brengen. Uit het onderzoek blijkt dat bedrijven verduurzaming vooral oppakken vanwege financiële redenen of omdat verplichtingen ze daartoe aanzetten. Intrinsieke of maatschappelijke motivatie speelt wel mee, maar is minder bepalend. In communicatie en advisering richting ondernemers kan RVO daarom sterker aansluiten bij kostenbesparing, toekomstbestendigheid, het voorkomen van sancties en het belang om tijdig mee te bewegen met veranderende eisen.

Een ander punt is dat ondernemers niet altijd begrijpen waarom een verplichting nodig is of waarom deze op een bepaalde manier is vormgegeven. De informatievoorziening richt zich vaak op de vraag wat een ondernemer moet doen, welke gegevens moeten worden aangeleverd of welke subsidie beschikbaar is. Voor het handelingsperspectief is echter ook de onderliggende logica van belang: welk probleem lost de verplichting op, waarom is deze stap nu nodig en hoe draagt de maatregel bij aan een toekomstbestendige onderneming? Zonder die uitleg ervaren ondernemers regelgeving als een extra administratieve last, ook wanneer zij de achterliggende beleidsdoelen op zichzelf onderschrijven.

RVO kan hierin een meer adviserende en vertalende rol vervullen. Dat vraagt niet alleen om uitleg van afzonderlijke regelingen, maar om communicatie vanuit het perspectief van de ondernemer: wat betekent dit voor mijn bedrijf, waarom moet ik nu handelen en welke eerste stap is verstandig? Juist bij ondernemers die afwachten of verduurzaming uitstellen, kan een concreet en herkenbaar verhaal helpen.

Daarnaast ontstaat uitstelgedrag wanneer regels of beleidsdoelen tegenstrijdig lijken. Een voorbeeld is de spanning tussen energiebesparing en elektrificatie. De energiebesparingsplicht stuurt op beperking van energieverbruik, terwijl verduurzaming van materieel, voertuigen en laadvoorzieningen juist kan leiden tot een forse

stijging van het elektriciteitsgebruik op bedrijfs- en projectlocaties. Vanuit beleidsperspectief zijn beide doelen te verklaren, maar voor ondernemers kan dit voelen alsof zij tegelijkertijd minder en meer energie moeten gebruiken. Het handelingsperspectief ligt dan niet in het simpelweg naast elkaar zetten van beide regels, maar in uitleg hoe energiebesparing, slim energiemanagement en elektrificatie samen kunnen gaan.

Daarnaast kan RVO haar signalerende rol richting beleid versterken door knelpunten in de uitvoering systematisch terug te koppelen. RVO kan signalen uit klantcontacten, de uitvoering en onderzoek bundelen, zodat terugkerende patronen zichtbaar worden. Daarbij kan RVO aangeven voor welke groepen ondernemers verplichtingen onduidelijk, moeilijk uitvoerbaar of onderling tegenstrijdig zijn. Door deze signalen periodiek met beleidsdepartementen te bespreken, kunnen departementen beleid tijdig verduidelijken of bijsturen.

Op welke manier kan RVO in het vervolg zelf zicht houden op de stapeling van verplichtingen voor ondernemers en dit inzicht actief gebruiken om tijdig en onderbouwd richting beleid te blijven signaleren?
RVO kan zicht houden op stapeling door periodiek te monitoren hoe regeldruk en samenloop van verplichtingen zich ontwikkelen voor specifieke bedrijfskenmerken. Daarbij gaat het niet alleen om afzonderlijke knelpunten, maar juist ook om trends door de tijd: welke verplichtingen komen samen, waar nemen uitvoeringslasten toe en voor welke groepen ondernemers ontstaan risico's? Het is daarbij ook belangrijk om het internationale perspectief en de geldende regelgeving in omliggende/concurrerende landen mee te nemen, zeker voor mkb'ers die internationaal concurreren.[16] Door deze informatie structureel te verzamelen en te vergelijken, kan RVO tijdig en onderbouwd richting beleid signaleren waar vereenvoudiging, betere afstemming of aanvullende ondersteuning nodig is.

16 Circa een kwart van de ondervraagde mkb'ers is *hoofdzakelijk* actief op de internationale markt (Tabel A.4 in Bijlage A).

Referenties

Autoriteit Consument & Markt (2025). ACM: Voorrang maatschappelijke projecten blijft mogelijk met nieuw prioriteringskader. Verkregen via https://www.acm.nl/nl/publicaties/acm-voorrang-maatschappelijke-projecten-blijft-mogelijk-met-nieuw-prioriteringskader

CBS (2025). Bedrijfsleven; arbeids- en financiële gegevens, per branche, SBI 2008. Verkregen via https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/81156ned/table?dl=D1EB0

CBS (2026a). Bedrijfsbestelauto's; bedrijfstak. Verkregen via https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/85634NED/table?dl=D1F9D

CBS (2026b). Bedrijven; bedrijfstak. Verkregen via https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/81589ned/table?dl=D1EA2

CBS (2026c). Bedrijven; bedrijfstak. Verkregen via https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/81589NED/table?dl=D2CA5

CE Delft (2025). Evaluatie aanscherping Energiebesparingsplicht. Verkregen via https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2025/12/18/ce-delft-240260-evaluatie-aanscherping-energiebesparingsplicht

CE Delft & SEO (2025). Evaluatie ISDE (Investeringssubsidie Duurzame Energie en Energiebesparing): Periode 2019-2023. Verkregen via https://www.seo.nl/publicaties/evaluatie-isde-periode-2019-2023/

College van Beroep voor het bedrijfsleven (2025). Prioriteringskader van ACM voor transportverzoeken elektriciteit houdt geen stand. Verkregen via https://www.rechtspraak.nl/organisatie-en-contact/organisatie/college-van-beroep-voor-het-bedrijfsleven/nieuws/prioriteringskader-van-acm-voor-transportverzoeken-elektriciteit-houdt-geen-stand

Dillen, L. van, & Keesman, M. (2024). Doenlijk beleid dient centraal te staan gedurende het héle beleidstraject. *ESB, 109*(4833), 210-212. Verkregen via https://esb.nu/doenlijk-beleid-dientcentraal-te-staan-gedurende-het-hele-beleidstraject/

Joos, P. (2025). Europa moet balans nog vinden tussen duurzame doelstellingen enerzijds en extra regeldruk anderzijds. *MeJudice*. Verkregen via https://www.mejudice.nl/artikelen/detail/europa-moet-balans-nog-vinden-tussen-duurzame-doelstellingen-enerzijds-en-extra-regeldruk-anderzijds

McFadden, D. (1978). Modelling the choice of residential location. In: Spatial Interaction Theory and Residential Location, ed. Karlgvist, A. et al. North Holland: Amsterdam, 75-96.

RVO (2025). Stand van RVO 2025. Verkregen via https://www.rvo.nl/onderwerpen/over-ons/stand-van-rvo

RVO (2026a). Wegtransport in Transitie: Drijfveren en belemmeringen richting verduurzaming.

RVO (2026b). Binnenvaart in Transitie: Drijfveren en belemmeringen richting verduurzaming.

SEO & ACBI (2024). Monitor Ondernemingsklimaat 2024: Tweede meting en doorontwikkeling. *SEO-rapport, 2024-150*. Verkregen via https://www.seo.nl/publicaties/monitor-ondernemingsklimaat-2024-tweede-meting-en-doorontwikkeling/

SEO & ACBI (2025). Monitor Ondernemingsklimaat 2025: Waardering van bedrijven, internationale positie en feitelijke trends. *SEO-rapport, 2025-189*. Verkregen via https://www.seo.nl/publicaties/monitor-ondernemingsklimaat-2025/

SEO (2025). Nederlandse Innovatie Monitor 2025: Het innovatielandschap in een kwetsbare omgeving. *SEO-rapport, 2025-178*. Verkregen via https://www.seo.nl/publicaties/nederlandse-innovatie-monitor-2025/

SRA (2025, 11 november). Top 9 belangrijkste knelpunten enquête regeldruk mkb. Verkregen via https://www.sra.nl/nieuwsoverzicht/2025/welke-wet-en-regelgeving-moet-worden-geschrapt-of-vereenvoudigd

Train, K.E. (2009). Discrete choice methods with simulation. Cambridge university press.

Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid (2023). Goede zaken. Naar een grotere maatschappelijke bijdrage van ondernemingen. *WRR-rapport 107*.

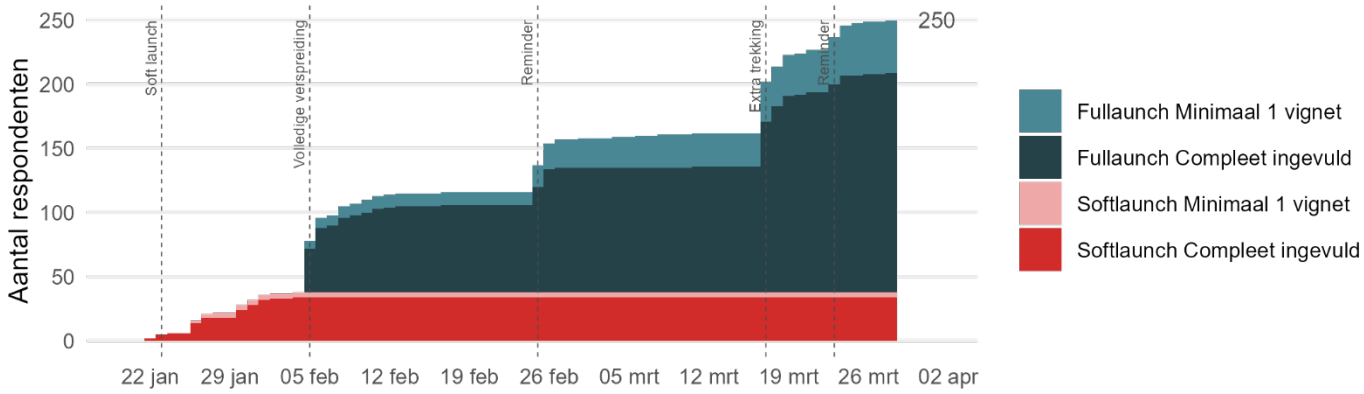
Bijlage A Verantwoording enquête en vignettenstudie

Bijlage A.1 Veldwerk

Van 23 januari tot en met 31 maart 2026 heeft SEO het veldwerk voor de vignettenanalyse verricht. SEO zette de vragenlijst uit onder de meest relevante groep voor verduurzamingsverplichtingen binnen de mobiliteit. Dat betreft de sectoren: bouwnijverheid (SBI-code F), handel (SBI-code G) en vervoer & opslag (SBI-code H). Deze bedrijfstakken hebben een relatief groot aandeel bedrijfsauto's in het totale wagenpark van Nederlandse bedrijven. [17] De doelgroep van het onderzoek is het midden- en kleinbedrijf (mkb). SEO benaderde bedrijven met en zonder personeel, oftewel inclusief zelfstandigen zonder personeel (zzp'ers). Deze respondenten zijn benaderd via IPSOS I&O. Dit adressenbestand is representatief voor verschillende bedrijfskenmerken (zie ook Bijlage A.2 over de samenstelling van de steekproef).

Op 23 januari ging een soft launch uit naar een beperkt aantal respondenten. Vervolgens paste SEO de opzet van de vignettenstudie aan en ging de vragenlijst op 5 februari naar de volledige doelgroep. Personen die niet reageerden kregen op 25 februari eenmalig een herinnering. Om de respons verder te verhogen zijn op 17 maart ook ondernemers uit een ander panel benaderd, waarna deze op 23 maart zijn gerappelleerd. Deze extra trekking maakt voor de samenstelling van de steekproef vrijwel niets uit.

Figuur A.1 De dataverzameling tussen 23 januari en 31 maart 2026 resulteert in 250 respondenten



Bron: SEO Economisch Onderzoek

Opschoning databestand

In totaal zijn 250 vragenlijsten met minimaal één vignet ingevuld. Om de kwaliteit van de data te waarborgen controleerde SEO alle vragenlijsten op twee punten:

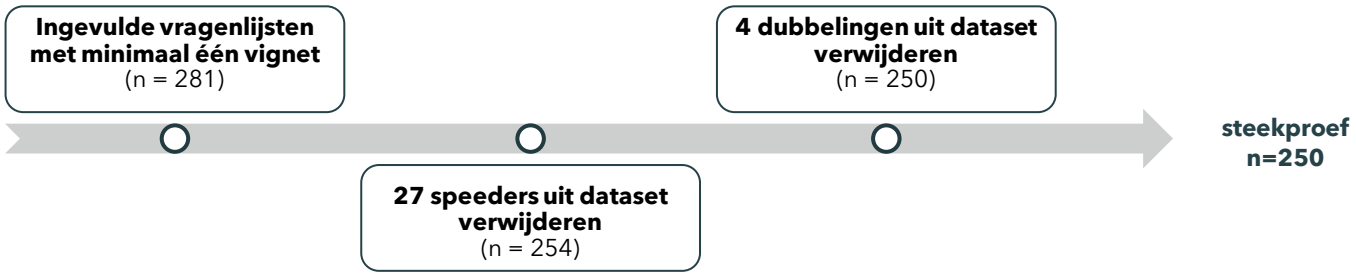
- of de respondent de vragenlijst niet in een onmogelijk tijdsbestek heeft ingevuld *('speeders');* [18]
- of de respondent de vragenlijst niet dubbel heeft ingevuld (op basis van een specifiek id).

[17] Voor de bouwnijverheid is dat 32 procent, voor de handel 21 procent (13 procent exclusief de autohandel- en reparatie), en voor vervoer & opslag 5 procent (CBS, 2026a).

[18] Respondenten die de vragenlijst in minder dan 4 minuten hebben ingevuld zijn verwijderd uit de dataset.

In totaal vielen 31 respondenten om één van deze redenen uit de dataset, waardoor het totaal aantal respondenten op 250 uitkomt (zie Figuur A.1).

Figuur A.2 Het analysebestand bevat de waarnemingen van 250 respondenten



Bron: SEO Economisch Onderzoek

Deze steekproef van 250 respondenten wordt vervolgens verder opgedeeld. Omdat het design van de vignetten na de soft launch veranderde, zijn deze eerste respondenten niet te benutten voor de algehele vignettenanalyse. Voor de verdiepende vragen analyseert SEO respondenten uit zowel het oude als het nieuwe design. Dit betreft 211 bedrijven die de volledige vragenlijst hebben ingevuld. De vignettenanalyse betreft enkel bedrijven die alle vignetten met het nieuwe design invulden. Dit betreft 180 bedrijven.

Bijlage A.2 Samenstelling steekproef

Om inzicht te krijgen in de representativiteit van onze steekproef vergelijken we respondenten uit de enquête met de algehele bedrijvenpopulatie in de administratieve data van het CBS. Daarbij is gekeken naar de sector waarin de organisatie opereert, de organisatieomvang in aantal werkzame personen en de omzetklasse. Daarnaast is in de enquête nog gevraagd naar de geografische markt waarin de organisatie actief is, of het een bedrijfspand gehuurd of in eigendom heeft, over welke typen bedrijfswagens de organisatie beschikt, en welke regels mogelijk relevant zijn voor de organisatie. Voor deze uitsplitsingen wordt steeds de steekproef van volledig ingevulde vragenlijsten beschouwd, zowel uit het oude als nieuwe vignettendesign, oftewel 205 bedrijven.

Bedrijfskenmerken

Tabel A.1 toont een vergelijking tussen de sectoren van de enquêterespondenten en de sectoren in de populatie.[19] De verdeling binnen deze sectoren is grotendeels representatief. Zo vormen de groot- en detailhandel 46 procent van de steekproef en is dit binnen de populatie 43 procent. De bouw van huizen is ook goed vertegenwoordigd, terwijl er voor de gespecialiseerde bouw een ondervertegenwoordiging is. Vervoer & opslag kent juist enige oververtegenwoordiging, met name gedreven door vervoer over binnen- en buitenwateren.

[19] Op basis van de Standaard Bedrijfsindeling (SBI) 2025 van het CBS, zie https://www.cbs.nl/nl-nl/onze-diensten/methoden/classificaties/activiteiten/standaard-bedrijfsindeling--SBI--/SBI-code-zoeken

Tabel A.1 De steekproef is grotendeels representatief met ondervertegenwoordiging van de gespecialiseerde bouw en juist relatief veel vervoersbedrijven over water

Sector	Subsector	Steekproef enquête	Populatie (0-250 medewerkers)
Bouwnijverheid (SBI-F)	Bouw huizen en utiliteiten (SBI-41)	18,4%	18,7%
	Bouw infrastructuur (SBI-42)	5,3%	2,8%
	Gespecialiseerde bouw (SBI-43)	11,7%	24,1%
Handel (SBI-G excl. autohandel)	Groothandel (SBI-46)	13,1%	13,3%
	Detailhandel (SBI-47)	32,5%	29,6%
Vervoer & opslag (SBI-H)	Vervoer over land (SBI-49; weg, spoor, pijpleidingen)	9,7%	6,7%
	Vervoer water (SBI-50; zee-, kust-, binnenwateren)	7,8%	0,8%
	Luchtvaart (SBI-51)	1,0%	0,1%
	Opslag en dienstverlening voor vervoer (SBI-52)	0,5%	2,5%
	Post- en koeriersdiensten (SBI-53)	-	1,5%
Totaal		**100%**	**100%**

Bron: SEO Economisch Onderzoek en CBS (2026b, per 1e kwartaal 2026)
Bron: Overige sectoren zijn niet benaderd of verwijderd uit de enquête.

Tabel A.2 toont een vergelijking tussen de bedrijfsomvang (in aantal medewerkers) van de enquêterespondenten en de omvang van de bedrijven in de populatie. Bedrijven met hooguit 1 medewerker, i.e. zelfstandigen zonder personeel (zzp'ers), komen in de steekproef minder vaak voor dan in de populatie. Daar tegenover staat dat bedrijven met 2-49 medewerkers oververtegenwoordigd zijn in de steekproef. Hetzelfde geldt voor de omvangrijkere grootteklassen met 50-99, 100-249 respectievelijk 250+ medewerkers, al zijn die aandelen in de bedrijvenpopulatie relatief beperkt. Van de steekproef is bij bijna 12 procent van de bedrijven het aantal werknemers onbekend.

Tabel A.2 In de steekproef zitten relatief meer bedrijven met 2-49 medewerker dan in de bedrijvenpopulatie

Grootteklasse	Omvang	Steekproef enquête	Populatie
Zzp	1 medewerker	56,8%	78,0%
Micro en klein	2 – 49 medewerkers	40,5%	21,3%
Middel	50 – 99 medewerkers	1,3%	0,4%
	100 – 249 medewerkers	0,4% (100-199)	0,3% (100-249)
Groot	250+ medewerkers	0,9% (200+)	0,1% (250+)
	Totaal (exclusief onbekend)	**100%**	**100%**
	waarvan onbekend	11,7%	-

Bron: SEO Economisch Onderzoek en CBS (2026c; per 1e kwartaal 2026)
Noot: Gebaseerd op 211 bedrijven binnen de bouw, handel en vervoer & opslag

Gemeten naar omzet vertegenwoordigen microbedrijven met jaaropbrengsten tot 900.000 euro ruim twee derde van de steekproef (Tabel A.3). Het kleinbedrijf met een omzet tussen de 900.000 en 15 miljoen euro omvat een

kwart van steekproef. Middelgrote bedrijven met een omzet tussen de 15 en 50 miljoen euro vertegenwoordigen 4 procent van de steekproef. De resterende 3 procent is geen onderdeel van het mkb en kent een omzet groter dan 50 miljoen euro per jaar.

Uit gegevens van het CBS (2026c, 2025) voor de gehele bedrijvenpopulatie inclusief het grootbedrijf blijkt dat de gemiddelde omzet binnen de relevante sectoren in 2023 zo'n 1,9 miljoen euro betrof. Per bedrijfstak loopt het echter sterk uiteen. In de bouw is de gemiddelde omzet bijna 600.000 euro terwijl dat in de handel bijna 3,5 miljoen euro is. In de sector vervoer & opslag zijn de gemiddelde jaaropbrengsten 2 miljoen euro, waarbij een beperkt aantal luchtvaartbedrijven als uitschieter gelden met gemiddeld bijna 35,5 miljoen euro omzet.

Tabel A.3 Microbedrijven vertegenwoordigen twee derde van de steekproef

Omzetklasse (grofweg)	Omzet	Steekproef enquête	Populatie
Micro	Tot €100.000	32,5%	-
	€100.000 tot €200.000	16,0%	-
	€200.000 tot €400.000	10,7%	-
	€400.000 tot €900.000	9,2%	-
Klein	€900.000 tot €5 miljoen	18,4%	-
	€5 miljoen tot €15 miljoen	6,3%	-
Middelgroot	€15 miljoen tot €25 miljoen	1,0%	-
	€25 miljoen tot €50 miljoen	2,9%	-
Groot	Meer dan €50 miljoen	2,9%	-
Totaal		**100%**	**-**

Bron: SEO Economisch Onderzoek
Noot: Gebaseerd op 211 bedrijven binnen de bouw, handel en vervoer & opslag

Overige vragen

Daarnaast is uitgevraagd op welk geografisch gebied de organisatie hoofdzakelijk actief is (Tabel A.4). Bijna de helft van de bedrijven blijkt hooguit regionaal te opereren. Voor 29 procent geldt dat zij heel Nederland als afzetmarkt beschouwen. Het resterende kwart van de bevraagde mkb'ers is hoofdzakelijk internationaal actief, waarvan de meesten primair Europees. Dit bedrijfskenmerk is niet terug te vinden in de administratieve data en is daarmee niet te vergelijken met de algehele populatie. In de Nederlandse Innovatie Monitor, een enquête onder alle bedrijfstakken en oververtegenwoordiging van het grootbedrijf, blijkt 17 procent hooguit regionaal actief, 35 procent hoofdzakelijk nationaal en 48 procent internationaal te opereren (SEO, 2025).

Tabel A.4 De meeste organisaties zijn hoofdzakelijk actief op de nationale markt

Geografische markt	Steekproef enquête	Populatie
Lokaal	15,5%	-
Regionaal	30,6%	-
Nationaal	28,6%	-
Europees	21,8%	-
Wereldwijd	3,3%	-
Totaal	**100%**	**-**

Bron: SEO Economisch Onderzoek
Noot: Gebaseerd op 211 bedrijven binnen de bouw, handel en vervoer & opslag

Van de bedrijven in de steekproef hebben drie grofweg gelijke delen een bedrijfspand gehuurd, een pand in eigendom respectievelijk geen bedrijfspand (Tabel A.5). Ruim 2 procent heeft zowel een bedrijfspand gehuurd als in eigendom. Ook dit bedrijfskenmerk is niet terug te vinden in de administratieve data en is daarmee niet te vergelijken met de algehele populatie.

Tabel A.5 Drie grofweg gelijke delen hebben een bedrijfspand gehuurd, in eigendom dan wel geen pand

Bedrijfspand	Steekproef enquête	Populatie
Gehuurd	29,1%	-
In eigendom	32,0%	-
Zowel gehuurd als in eigendom	2,4%	-
Beschikt niet over bedrijfspand	36,4%	-
Totaal	**100%**	**-**

Bron: SEO Economisch Onderzoek
Noot: Gebaseerd op 211 bedrijven binnen de bouw, handel en vervoer & opslag

Ongeveer de helft van de respondenten geeft aan over een of meerdere zakelijke personenauto's dan wel bestelwagens te beschikken (Figuur A.3). Voor beide typen bedrijfswagens geldt dat 28 procent over 1 beschikt en de resterende 23 procent dus over 2 of meer. Ruim 5 procent van de bedrijven heeft minimaal 10 zakelijke personenauto's en ruim 6 procent beschikt over 10 of meer bestelwagens.

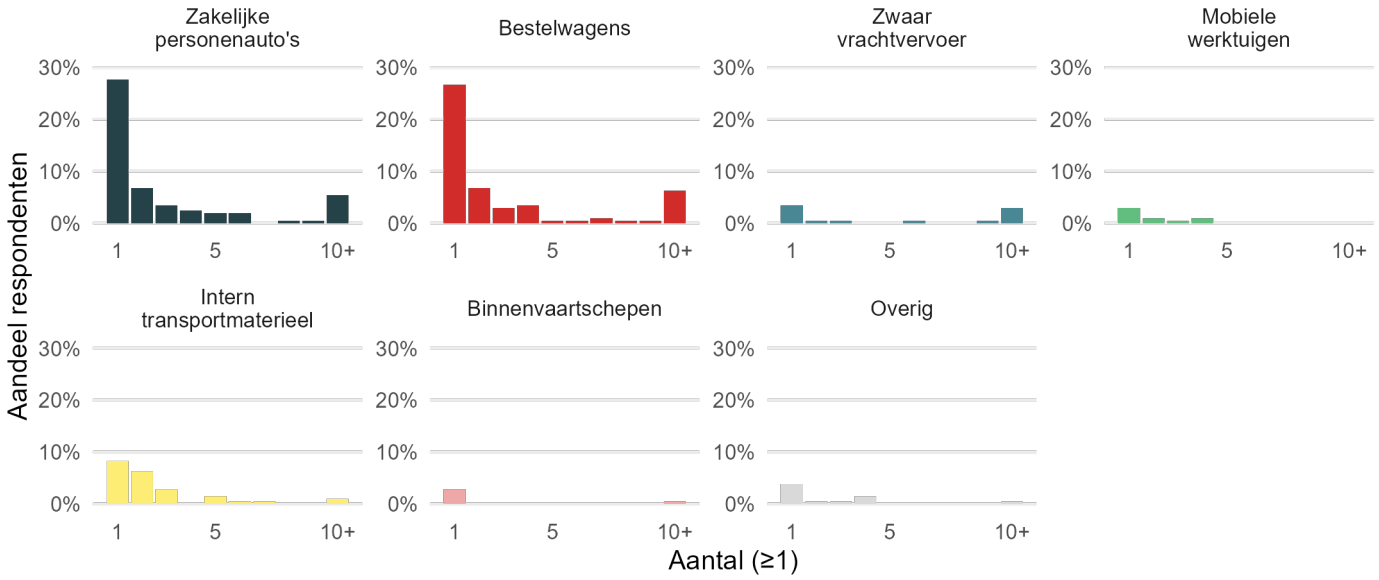
Uit gegevens van het CBS (2026a-b) voor de gehele bedrijvenpopulatie inclusief het grootbedrijf blijkt dat een onderneming binnen de relevante sectoren in 2024 gemiddeld over 0,9 bedrijfsbestelauto beschikt. In de bouw gaat het om gemiddeld 1,3 bestelwagens, in de handel 0,6 (in de detailhandel 0,4 en in de groothandel precies 1,0) en in de vervoer & opslag betreft het gemiddeld 0,9 bestelauto's. Dit patroon komt overeen met de verdeling binnen de enquêtesteekproef. Bedrijven binnen de bouw beschikken gemiddeld genomen over 4,4 bestelwagens, in de handel gaat het om 1,1 wagen en in de vervoer & opslag betreft het gemiddeld 3,7 bestelwagens. Voor de gehele steekproef gaat het om gemiddeld 2,8 bestelwagens per bedrijf.

Minder algemeen voorkomend zijn bedrijven die beschikken over zwaar vrachtvervoer, mobiele werktuigen, intern transportmaterieel of overige bedrijfsvoertuigen (Figuur A.3). Binnen de steekproef van relevante sectoren beschikt ruim 8 procent over een of meerdere stuks zwaar vrachtvervoer. Opvallend is dat een even groot aandeel, ongeveer 3 procent, beschikt over 1 dan wel over 10 of meer trucks of containerwagens. Mobiele werktuigen komen voor bij

ruim 5 procent van de bedrijven, meestal 1 tot hooguit 4 stuks. Intern transportmaterieel, zoals hef- of reachtrucks, is bij bijna 21 procent van de bedrijven aanwezig. Zo'n 7 procent van de bedrijven geeft aan ook over andere bedrijfsvoertuigen te beschikken.

Tot slot beschikt zo'n 3 procent van de bedrijven in de steekproef over een binnenvaartschip (Figuur A.3). Een enkel bedrijf heeft minimaal 10 binnenvaartschepen.

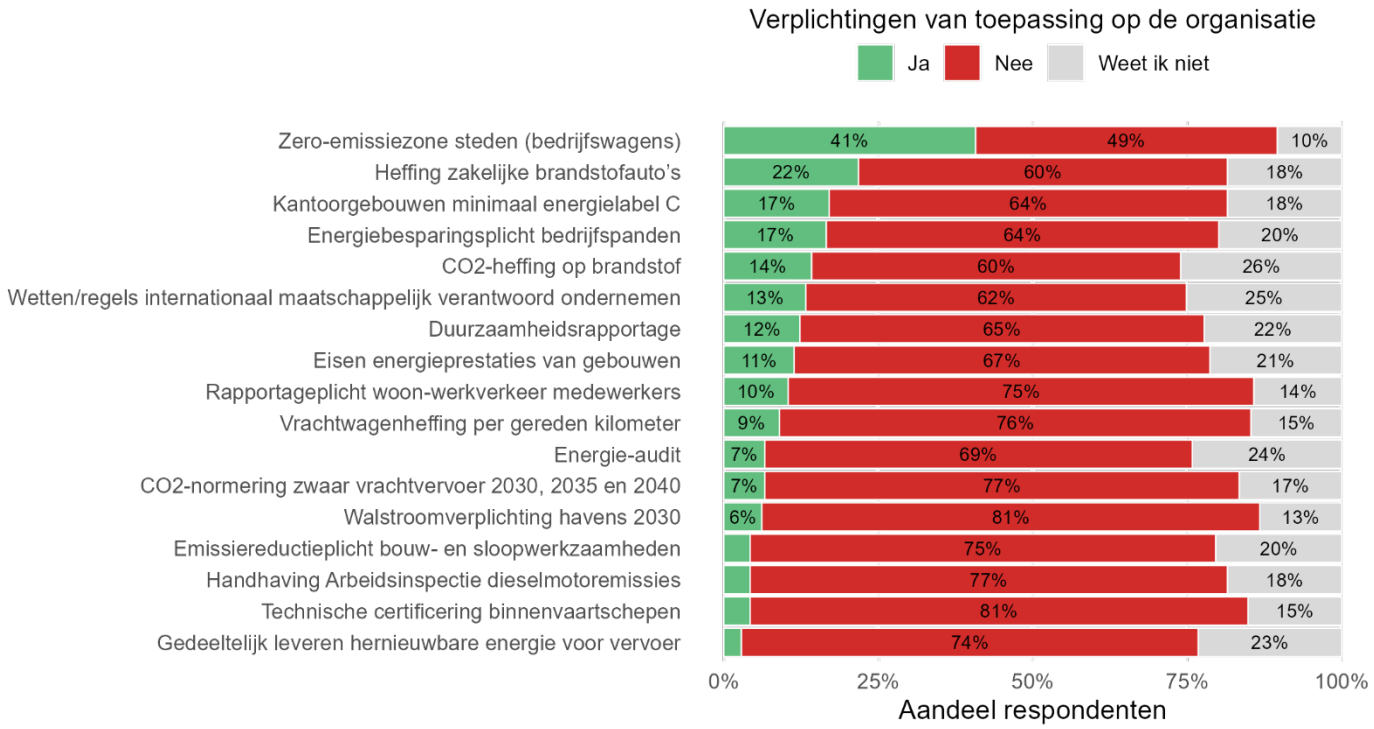
Figuur A.3 Ongeveer de helft beschikt over een of meerdere zakelijke personenauto's dan wel bestelwagens



Bron: SEO Economisch Onderzoek
Noot: Gebaseerd op 211 bedrijven binnen de bouw, handel en vervoer & opslag. Betreft zowel bezit, huur als lease.

Gevraagd of bepaalde duurzaamheidsverplichtingen van toepassing zijn, blijkt dat het vaakst het geval is voor de zero-emissiezone in steden: 41 procent van de bedrijven heeft hiermee te maken (Figuur A.4). Dit lijkt ook de bekendste regel met slechts 10 procent die niet weet of dit van toepassing is. Bij de overige regels fluctueert dat zo rond de 20 procent. De heffing op zakelijke brandstofauto's (pseudo-eindheffing) is van toepassing op 22 procent van de bedrijven binnen de bouw, handel en vervoer & opslag. Zo'n 17 procent geeft aan te vallen onder de verplichting om minimaal energielabel C te hebben voor kantoorgebouwen evenals de energiebesparingsplicht voor bedrijfspanden. Het minst voorkomend is de het gedeeltelijk leveren van hernieuwbare energie voor vervoer (*Brandstoftransitieverplichting*, BTV), de technische certificering van binnenvaartschepen (ES-TRIN-eisen), de handhaving op dieselmotoremissies, of de emissiereductieplicht op bouw- en sloopwerkzaamheden.

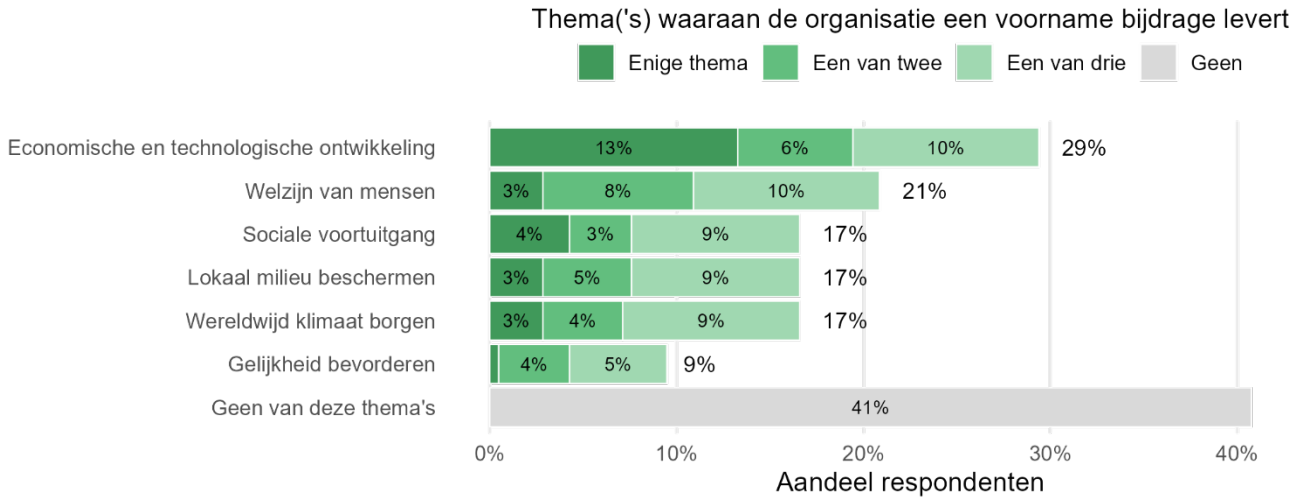
Figuur A.4 De zero-emissiezone is het vaakst van toepassing op bedrijven



Bron: SEO Economisch Onderzoek
Noot: Gebaseerd op 211 bedrijven binnen de bouw, handel en vervoer & opslag.

Ruim 4 op de 10 bedrijven levert geen voorname bijdrage aan een van de ontwikkelingsdoelen (Tabel A.5). Voor de overige bedrijven geldt economische en technologische ontwikkeling als het belangrijkste thema om een bijdrage aan te leveren. Zo'n 13 procent van de bedrijven ziet dit als het enige ontwikkelingsdoel waar het een bijdrage aan levert en nog eens 16 procent als een van de twee of drie thema's. Dit wordt gevolgd door het welzijn van mensen (21 procent), sociale vooruitgang, het lokale milieu beschermen en het wereldwijde klimaat borgen (ieder 17 procent). Het minst genoemd is gelijkheid bevorderen (9 procent).

Figuur A.5 Een aanzienlijk deel van de bedrijven levert geen voorname bijdrage aan ontwikkelingsdoelen



Bron: SEO Economisch Onderzoek

Noot: Gebaseerd op 211 bedrijven binnen de bouw, handel en vervoer & opslag. Thema's ingedeeld naar de duurzame ontwikkelingsdoelen (SDG's) van de VN. Keuze uit minimaal één tot maximaal drie thema's die in de figuur zijn gesorteerd op het gewogen gemiddelde.

Bijlage A.3 Achtergrond vignettenanalyse

Bij de vignettenmethode zien respondenten enkele hypothetische situaties en kiezen zij steeds onder verschillende voorwaarden tussen twee opties. De vignettenmethode is een gangbare manier om gedrag te voorspellen. In dit geval passen we de methode toe om de voorkeuren van bedrijven wat betreft verduurzamingsverplichtingen te achterhalen.

De vignettenmethode vereenvoudigt de afweging van bedrijven door uit te gaan van de eigen onderneming waarin alle overige regelgeving in beide opties gelijk blijft (bijvoorbeeld regels over werknemers, veiligheid en transparantie). De methode laat de feitelijke context bewust weg. Het is immers onbekend hoe bedrijven hun beslissingen precies nemen en welke persoonlijke of zakelijke motieven dan wel externe factoren daarin een rol spelen – en het is onmogelijk dit precies te achterhalen. In plaats daarvan zoomt de analyse alleen in op de geldende duurzaamheidsverplichtingen en de financiële overwegingen (gemeten in omzet). Naast de vignetten stelde SEO wel enkele verdiepende vragen over niet-financiële overwegingen.

De vignettenanalyse heeft als doel te verklaren in hoeverre ondernemers (een stapeling van) regels als impactvol ervaren en hoe dit opweegt tegen de financiële resultaten. Het hypothetische karakter van de vraagstelling maakt onderdeel uit van de methodologie. De variatie in de getoonde omzet maakt uitspraken over de impact mogelijk, zowel direct financieel als via andere niet-financiële overwegingen (tijdsinvestering, gedoe).

Het alternatief voor de vignettenmethode is respondenten direct te vragen naar hun waardering van verschillende regels. [20] De vignettenmethode verlaagt het risico dat respondenten strategische of sociaal wenselijke antwoorden geven, zoals bij directe vragen gebeurt. Het dwingt respondenten hun keuzes en voorkeuren expliciet te maken.

Desalniettemin heeft ook de gebruikte vignettenmethode een aantal belangrijke beperkingen. Het gaat – net als bij directe vragen – om uitgesproken voorkeuren (*stated preference*) van de respondenten, en niet om gebleken voorkeuren (*revealed preference*). Aangezien de geldende regels een parameter in de vignetten zijn, kunnen respondenten daarop inspelen door hier extra negatief op te reageren. Desondanks kan de relatieve impact van regels onderling vergeleken worden evenals de impact van het stapelen van regels.

Bijlage A.4 Opzet vignetten

In de vignettenvragen worden steeds twee hypothetische situaties voorgelegd. Deze verschillen steeds in de hoogte van de omzet en de geldende duurzaamheidsverplichtingen. Deze omzet is het bedrag vóórdat eventuele kosten of gevolgen van de regelgeving voor de organisatie zijn meegerekend. Respondenten kregen mee dat deze situaties fictief zijn en kunnen afwijken van wat de organisatie in de praktijk ervaart. Zo is de getoonde omzet niet gebaseerd op de precieze omzet van de organisatie, maar op een bedrag binnen een door de respondent gekozen bandbreedte. Respondenten hoeven alleen verplichtingen mee te wegen die gelden voor de organisatie.

Om enerzijds niet een te lange lijst specifieke (en mogelijk nog onbekende) regels voor te leggen en anderzijds een brede selectie van geldende duurzaamheidsverplichtingen mee te nemen, groepeerde SEO verschillende typen regels. Bij de meer algemene groeperingen (bijv. rapportageverplichting) worden ter illustratie ook enkele regels beschreven (bijv. rapportage energieverbruik) met als tooltip de concrete maatregel (bijv. EED-audit). In de vragenlijst zijn de verduurzamingsverplichtingen als volgt meegenomen:

- **Eisen verduurzaming bedrijfspand** (energiebesparingsplicht [bijv. EED], minimaal energielabel C, energieprestaties van gebouwen en aanleggen laadinfrastructuur [bijv. EPBD IV], etc.)
- **Rapportageverplichting** (duurzaamheidsrapportage [bijv. CSRD], rapportage energieverbruik [bijv. EED-audit], etc.)
- **Woon-werkverkeer** (heffing op zakelijke brandstofauto's [pseudo-eindheffing], rapportageplicht over woon-werkverkeer medewerkers [werkgebonden personenmobiliteit WPM], etc.)
- **Bedrijfswagens** (zero-emissiezone bedrijfswagens, etc.)
- **Zwaar vrachtverkeer** (zero-emissiezone vrachtverkeer, vrachtwagenheffing per km, CO_2-normering vrachtverkeer, etc.)
- **Mobiele werktuigen** (zero-emissiezone bouwverkeer, emissiereductieplicht bouw- en sloopwerkzaamheden [*Besluit bouwwerken leefomgeving* (Bbl)], handhaving dieselmotoremissies [handhavingsbeleid Arbeidsinspectie op dieselmotoremissies], etc.)

De getoonde omzet is steeds een procentuele afwijking vergeleken met de eerder gekozen bandbreedte wat betreft de omzet van de organisatie (zie eerder uiteengezet in Tabel A.3). Daarbij is de 'basisomzet' voor de berekeningen – denk: 100 procent zonder afwijking – steeds (afgerond) het midden van de bandbreedte, oftewel:

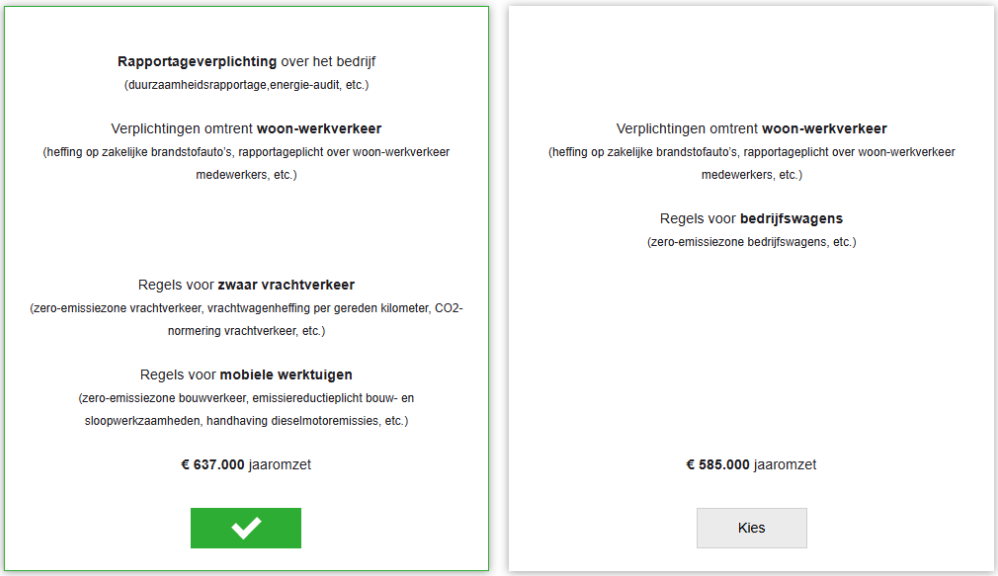
20 Als onderdeel van de evaluatie van de energiebesparingsplicht wordt bijvoorbeeld expliciet gevraagd naar de waardering voor verschillende facetten van deze verplichting (CE Delft, 2025). In de Monitor Ondernemingsklimaat wordt expliciet aan bedrijven gevraagd hoe zij verschillende dimensies van het ondernemingsklimaat, waaronder wetgeving, waarderen (SEO & ACBI, 2025).

- Tot €100.000 = €50.000
- €100.000 tot €200.000 = €150.000
- €200.000 tot €400.000 = €300.000
- €400.000 tot €900.000 = €650.000
- €900.000 tot €5 miljoen = € 3 miljoen
- € 5 miljoen tot €15 miljoen = €10 miljoen
- €15 miljoen tot €25 miljoen = €20 miljoen
- €25 miljoen tot €50 miljoen = €37,5 miljoen
- Meer dan €50 miljoen = €50 miljoen [21]

In de voorgelegde opties wordt steeds een omzet getoond die procentueel boven of onder deze vaste 'basisomzet' ligt. Deze procentuele afwijkingen lopen uiteen van 10 procent lager (oftewel 90 procent van de 'basisomzet') tot 10 procent hoger (oftewel 110 procent). Daarmee kunnen de omzetverschillen tussen de twee getoonde opties onderling maximaal afwijken met ruim 22 procent. [22]

Figuur A.6 illustreert de vignettenmethode met een voorbeeld van één mogelijke keuze die respondenten krijgen voorgelegd. In het voorbeeld betreft de 'basisomzet' €650.000 (omdat de respondent eerder heeft geantwoord een omzet van €400.000 tot €900.000 te hebben). In de linker optie is er een procentuele daling van 2 procent en in de rechter optie eveneens een daling en dan van 10 procent.

Figuur A.6 Welke keuze zou uw organisatie maken als u moest kiezen?



Bron: SEO Economisch Onderzoek

21 Omdat de vragenlijst primair gericht is op mkb'ers en er voor een omzet boven de €50 miljoen geen 'midden' bestaat, is ervoor gekozen om de 'basisomzet' tot €50 miljoen te beperken. Deze groep vormt uiteindelijk slechts 2,9 procent van de gehele steekproef (Tabel A.3).

22 De enige voorwaarden die aan het vignettendesign zijn opgelegd zijn dat niet de laagste of een-na-laagste omzet getoond wordt wanneer één optie alle 6 de regels bevat, en andersom: wanneer één optie geen van de 6 regels bevat, dan wordt niet ook de hoogste of een-na-hoogste omzet getoond. Dit beperkt het aantal strikt gedomineerde opties zonder al te veel voorwaarden aan het vignettendesign op te leggen.

Een respondent krijgt steeds 10 hypothetische situaties voorgelegd waarin men gegeven de verschillende attributen moet kiezen tussen de twee opties. Er zijn 100 verschillende versies met ieder 10 verschillende keuzes, zodat de variatie tussen de parameters en respondenten groot genoeg is om de gevoeligheid van verschillende factoren te kunnen schatten.

Bijlage A.5 Modelspecificatie

Voor het analyseren van de vignetten gebruikt SEO discrete keuzemodellen (Train, 2009). Uitgangspunt van deze modellen is nutsmaximalisatie. [23] Dit betekent dat ondernemers kiezen voor de situatie die hun nut maximaliseert. Het nut dat ondernemers ontlenen aan elk van de situaties is afhankelijk van de verschillende verplichtingen die gelden en de omzet die zij behalen. De verplichtingen leiden naar verwachting tot een lager nut, terwijl omzet juist het nut verhoogt. Hoe hoger het nut van een situatie, hoe groter de kans dat een ondernemer deze situatie kiest.

Het nut dat een ondernemer n ontleent aan een situatie i wordt als volgt geformuleerd:

$$U_{ni} = \sum_{k=1}^{K} \beta_k verplichting_k + \gamma\ omzet + \epsilon_{in}$$

met $verplichting_k$ de k verschillende verplichtingen, en $omzet$ de omzet in verschillende vignetten.

Voor de additionele impact van gestapelde verplichtingen schatten we verschillende varianten van deze nutsfunctie:

$$U_{ni} = \sum_{k=1}^{K} \beta_k verplichting_k + \gamma\ omzet + \delta\ stapeling + \epsilon_{in}$$

waarbij *stapeling* het aantal gelijktijdige verplichtingen boven de eerste meet, gedefinieerd als $\max(\sum_k verplichting_k - 1, 0)$, naast de directe impact van de afzonderlijke verplichtingen.

$$U_{ni} = \gamma\ omzet + \sum_{r=1}^{R} \delta_r\ stapeling_n_r\ + \epsilon_{in}$$

waarbij $stapeling_n_r$ dummyvariabelen zijn die gelijk zijn aan één indien er r gelijktijdige verplichtingen gelden, ongeacht welke verplichtingen dat precies zijn;

$$U_{ni} = \sum_{k=1}^{K} \beta_k verplichting_k + \gamma\ omzet + \sum_{r=2}^{R} \delta_r\ stapeling_n_r\ + \epsilon_{in}$$

waarbij het aantal gelijktijdige verplichtingen $stapeling_n_r$ wordt meegenomen naast de directe impact van de verplichtingen $verplichting_k$ (en de categorie $r\ = 1$ wordt weggelaten vanwege multicollineariteit).

[23] En daarmee stevig verankerd in de economische theorie, zoals klassiek onderzoek van Nobelprijswinnaar McFadden (1978), waarin voor het eerst multinomiale logistische regressiemodellen gelinkt worden met nutsmaximalisatie.

Voor het berekenen van deze kans-effecten (zie Figuur 3.1) gaan we telkens uit van een situatie waarin er een keuze gemaakt moet worden tussen twee situaties die verschillen op één bepaalde eigenschap en voor de rest exact dezelfde eigenschappen hebben. Bijvoorbeeld de keuze tussen twee situaties die precies dezelfde duurzaamheidsverplichtingen en omzet hebben, behalve dat één situatie regels voor zwaar vrachtverkeer heeft en de andere situatie niet. Het effect op de kans dat de situatie met de regelgeving voor zwaar vrachtverkeer wordt gekozen door de ondernemer (t.o.v. de situatie waarin beide situaties volledig identiek waren), kan als volgt berekend worden:

$$\beta_5 * 0.5(1 - 0.5)$$

waarbij β_5 de geschatte nutscoëfficiënt voor de regels omtrent zwaar vrachtverkeer is en 0.5 de kans vertegenwoordigt in het geval de situaties exact gelijk waren geweest (50 procent).

Bijlage A.6 Regressie-uitkomsten

Tabel A.6 Schattingsresultaten basismodel, verschillende varianten voor het meenemen van omzetverandering

	(1) Basismodel		(2) Interactiemodel met twee omzetcategorieën		(3) Interactiemodel met drie omzetcategorieën		(4) Interactiemodel met zes omzetcategorieën	
	Coef.	Std. fout	Coef.	Std. fout	Coef.	Std. fout	Coef.	Std. fout
Regelgeving								
Bedrijfspand	-0,08	0,06	-0,06	0,07	-0,08	0,06	-0,08	0,07
Rapportage over bedrijf	-0,24***	0,06	-0,24***	0,07	-0,24***	0,07	-0,24***	0,07
Woon-werkverkeer	-0,22***	0,06	-0,23***	0,07	-0,23***	0,07	-0,23***	0,07
Bedrijfswagens	-0,12**	0,06	-0,12**	0,07	-0,12**	0,07	-0,12**	0,07
Zwaar vrachtverkeer	-0,51***	0,07	-0,51***	0,07	-0,51***	0,07	-0,51***	0,07
Mobiele werktuigen	-0,33***	0,07	-0,34***	0,07	-0,34***	0,07	-0,34***	0,07
Omzetverandering								
(variant 1)								
Gehele steekproef	0,62	0,51						
(variant 2)								
Laag *(tot €400.000)*			-0,49	0,65				
Hoog *(vanaf €400.000)*			2,28***	0,81				
(variant 3)								
Laag *(tot €200.000)*					-0,86	0,73		
Midden *(€200.000-€900.000)*					1,31	1,12		
Hoog *(vanaf €900.000)*					2,45***	0,91		
(variant 4)								
Laagst *(tot €100.000)*							-0,71	0,91
Laag *(€100.000-€200.000)*							-1,13	1,21
Middenlaag *(€200.000-€400.000)*							1,07	1,49
Middenhoog *(€400.000-€900.000)*							1,63	1,71
Hoog *(€900.000-€5 miljoen)*							1,39	1,16
Hoogst *(vanaf €5 miljoen)*							4,15***	1,49
Aantal vignetten	1800		1800		1800		1800	
Akaike Information Criterion (AIC)	2378.2		2373.1		2373.7		2377.4	
Bayesian Information Criterion (BIC)	2416.7		2417.1		2423.2		2443.4	

Bron: SEO Economisch Onderzoek

Noot: Schattingsresultaten van het basismodel met verschillende varianten voor de interactie tussen omzet en de omzetcategorie waar een ondernemer in valt; gebaseerd op 1810 vignetten van 181 bedrijven binnen de bouw, handel en vervoer & opslag; model (1) heeft de beste fit volgens de BIC, terwijl model (2) de beste fit heeft volgens de AIC; * p<0,10; ** p<0,05; *** p<0,01

Tabel A.7 Schattingsresultaten stapelingsmodel, verschillende varianten voor de stapelingseffecten

	(5) Stapelingsmodel met lineaire stapelingseffecten		(6) Stapelingsmodel met niet-lineaire stapelingseffecten		(7) Stapelingsmodel met niet-lineaire stapelingseffecten (zonder directe effecten)	
	Coef.	Std. fout	Coef.	Std. fout	Coef.	Std. fout
Regelgeving						
Bedrijfspand	-0,41	0,48	-0,72	0,48		
Rapportage over bedrijf	-0,57	0,48	-0,88*	0,48		
Woon-werkverkeer	-0,56	0,48	-0,86*	0,48		
Bedrijfswagens	-0,45	0,48	-0,75	0,48		
Zwaar vrachtverkeer	-0,85*	0,48	-1,16**	0,48		
Mobiele werktuigen	-0,67	0,48	-0,97**	0,48		
Stapelingseffecten						
(variant 1)						
Aantal verplichtingen (continue)	0,34	0,48				
(variant 2)						
2 verplichtingen			0,96*	0,52		
3 verplichtingen			1,54	0,99		
4 verplichtingen			2,08	1,46		
5 verplichtingen			2,67	1,94		
6 verplichtingen			4,05	2,47		
(variant 3)						
1 verplichting					-0,93***	0,47
2 verplichtingen					-0,84*	0,46
3 verplichtingen					-1,13**	0,46
4 verplichtingen					-1,44***	0,46
5 verplichtingen					-1,80***	0,47
6 verplichtingen					-1,33**	0,52
Omzetverandering						
Laag *(tot €400.000)*	-0,47	0,65	-0,54	-0,53	-0,53	0,65
Hoog *(vanaf €400.000)*	2,29***	0,81	2,30***	2,12***	2,12***	0,80
Aantal observaties	1800		1800		1800	
Akaike Information Criterion (AIC)	2374,5		2371,0		2400,5	
Bayesian Information Criterion (BIC)	2424,1		2442,5		2444,5	

Bron: SEO Economisch Onderzoek

Noot: Schattingsresultaten van verschillende varianten van de stapelingsmodellen; gebaseerd op 1810 vignetten van 181 bedrijven binnen de bouw, handel en vervoer & opslag; model (1) heeft de beste fit volgens de BIC, terwijl model (2) de beste fit heeft volgens de AIC; * p<0,10; ** p<0,05; *** p<0,01.

Tabel A.8 Schattingsresultaten gevoeligheidsanalyses, verschillende varianten

	(8) Handel		(9) Bouw		(10) Vervoer & opslag		(11) Bekend met huidige regelgeving		(12) Bekend met toekomstige regelgeving	
	Coef.	Std. fout	Coef.	Std. fout	Coef.	Std. fout	Coef.	Std. fout	Coef.	Std. fout
Regelgeving										
Bedrijfspand	-0,04	0,09	-0,08	0,09	-0,14	0,13	-0,08	0,08	-0,01	0,08
Rapportage over bedrijf	-0,20**	0,09	-0,38***	0,10	-0,19	0,14	-0,25***	0,08	-0,29***	0,09
Woon-werkverkeer	-0,10	0,09	-0,32***	0,10	-0,35***	0,14	-0,31***	0,08	-0,21**	0,08
Bedrijfswagens	-0,09	0,09	-0,29***	0,10	0,01	0,13	-0,19**	0,08	-0,04	0,09
Zwaar vrachtverkeer	-0,67***	0,09	-0,44***	0,10	-0,37***	0,14	-0,35***	0,08	-0,32***	0,09
Mobiele werktuigen	-0,46***	0,09	-0,26***	0,10	-0,25*	0,13	-0,28***	0,08	-0,31***	0,08
Omzetverandering										
Laag *(tot €400.000)*	-0,21	1,03	-1,17	1,10	-0,15	1,49	0,70	1,05	0,75	1,20
Hoog *(vanaf €400.000)*	2,20*	1,17	3,58**	1,53	1,35	1,78	2,17**	1,00	2,03**	1,00
Aantal vignetten	830		630		340		910		790	
Akaike Information Criterion (AIC)	1033,67		810,72		456,54		1213.57		1063.66	
Bayesian Information Criterion (BIC)	1071,14		846,16		483,93		1252.08		1101.04	

Bron: SEO Economisch Onderzoek

Noot: Schattingsresultaten van de gevoeligheidsanalyses, verschillende varianten; * p<0,10; ** p<0,05; *** p<0,01.

Tabel A.9 Schattingsresultaten gevoeligheidsanalyses, stapelingseffecten

	(13) Omzet laag *(tot €400.000)*		(14) Omzet hoog *(vanaf €400.000)*	
	Coef.	Std. fout	Coef.	Std. fout
Regelgeving				
1 verplichting	-1,68**	0,76	-0,16	0,65
2 verplichtingen	-1,62**	0,75	-0,05	0,64
3 verplichtingen	-1,86**	0,76	-0,39	0,64
4 verplichtingen	-2,05***	0,75	-0,86	0,63
5 verplichtingen	-2,41***	0,75	-1,26	0,64*
6 verplichtingen	-2,10***	0,77	-0,55	0,75
Omzetverandering				
Laag *(tot €400.000)*	-0,48	1,03		
Hoog *(vanaf €400.000)*			2,26	0,83***
Aantal vignetten	1050		750	
Akaike Information Criterion (AIC)	1418,74		974,99	
Bayesian Information Criterion (BIC)	1458,39		1011,95	

Bron: SEO Economisch Onderzoek

Noot: Schattingsresultaten van de gevoeligheidsanalyses, stapelingseffecten; * p<0,10; ** p<0,05; *** p<0,01.

Bijlage B Gesprekspartners

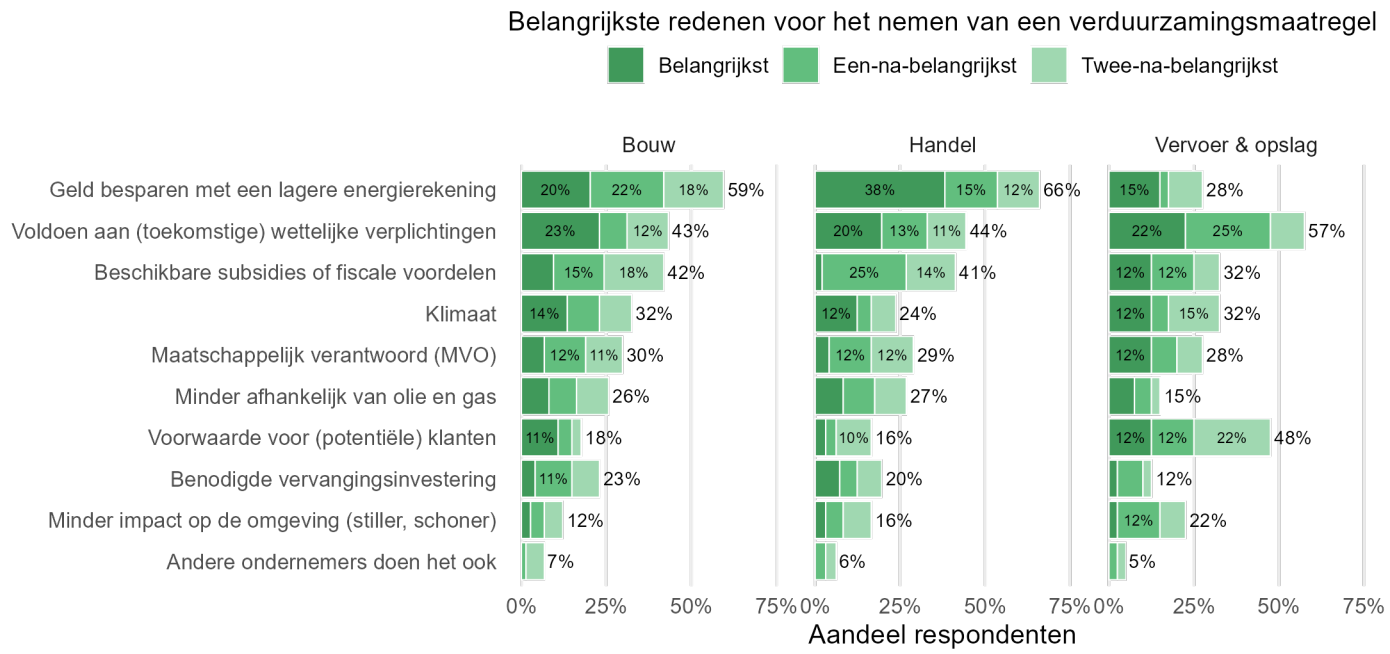
Tabel B.1 Gesprekken en gesprekspartners

Gesprekspartner	Organisatie
Sjors Hegger	Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR)
Rob Aarse	Transport en Logistiek Nederland (TLN)
Jesper van der Velden	Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO)
Thomas van Houten	
Bregje van Keulen	
Susan Reitsma	
René van Norel	
Oscar Oudega	
Thijs Duurkoop	
Tristan van Doorn	
Barbara Kits en Jeroen Meijerink	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW)
Larissa Ensink	Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK)
Bert Tieben	Planbureau voor de Leefomgeving (PBL)
Gerard van der Veer	Bouwend Nederland - KOMAT
Stephan van Zyl	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW)

Bron: SEO Economisch Onderzoek

Bijlage C Additionele figuren en tabellen

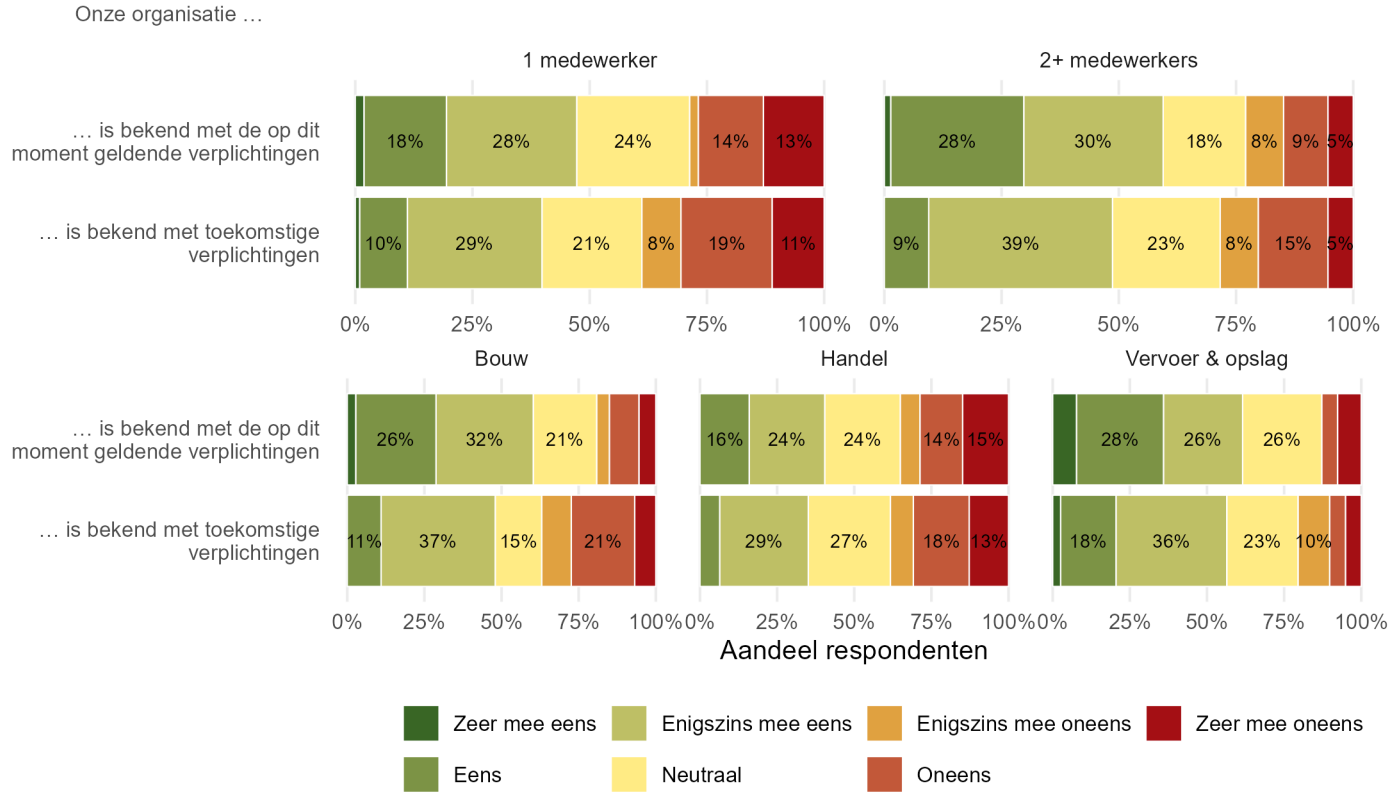
Figuur C.1 Binnen de vervoer & opslag zijn verplichtingen en klantoordelen een relatief belangrijke motivatie



Bron: SEO Economisch Onderzoek

Noot: Gebaseerd op 211 bedrijven binnen de bouw (35 procent), handel (46 procent) en vervoer & opslag (19 procent), niet gecorrigeerd voor samenstellingseffecten. Gevraagd om de drie belangrijkste redenen te rangschikken die in de figuur zijn gesorteerd op het gewogen gemiddelde.

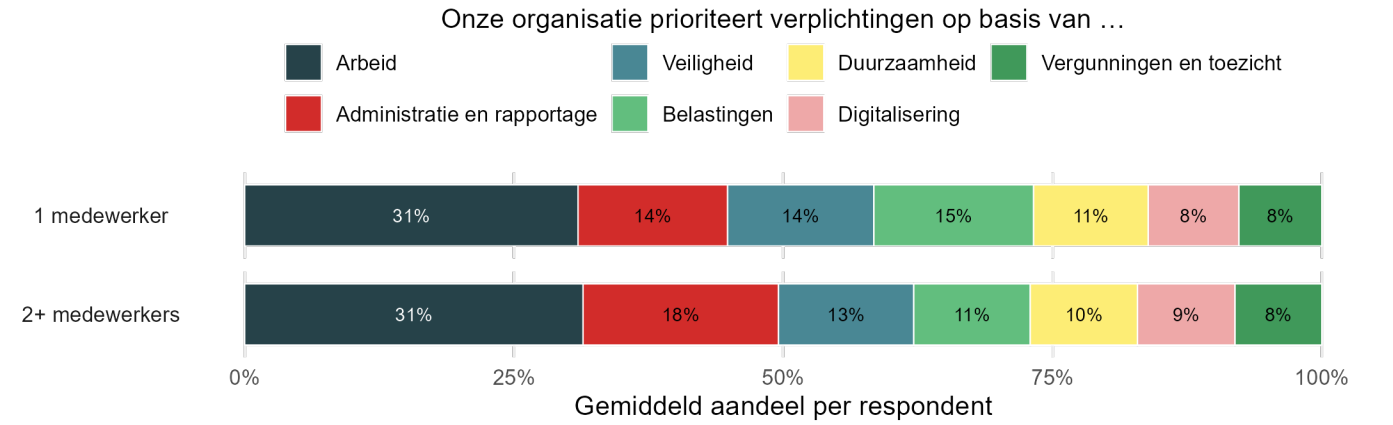
Figuur C.2 Bedrijven met meerdere medewerkers zijn vaker op de hoogte; binnen de handel juist minder



Bron: SEO Economisch Onderzoek

Noot: Gebaseerd op 211 bedrijven binnen de bouw (35 procent), handel (46 procent) en vervoer & opslag (19 procent). Gemeten naar omvang gebaseerd op 187 bedrijven waarvan het aantal medewerkers bekend is (60 procent met 1 medewerker en 40 procent met 2 of meer medewerkers).

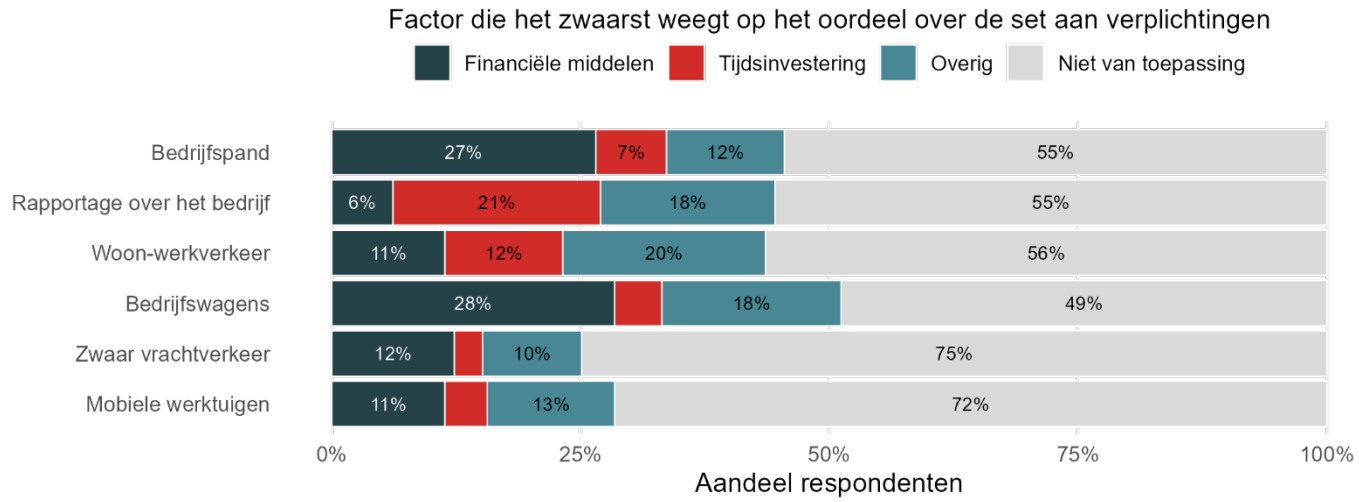
Figuur C.3 Zzp'ers steken meer tijd en aandacht in belastingen; bedrijven met medewerkers in administratie



Bron: SEO Economisch Onderzoek

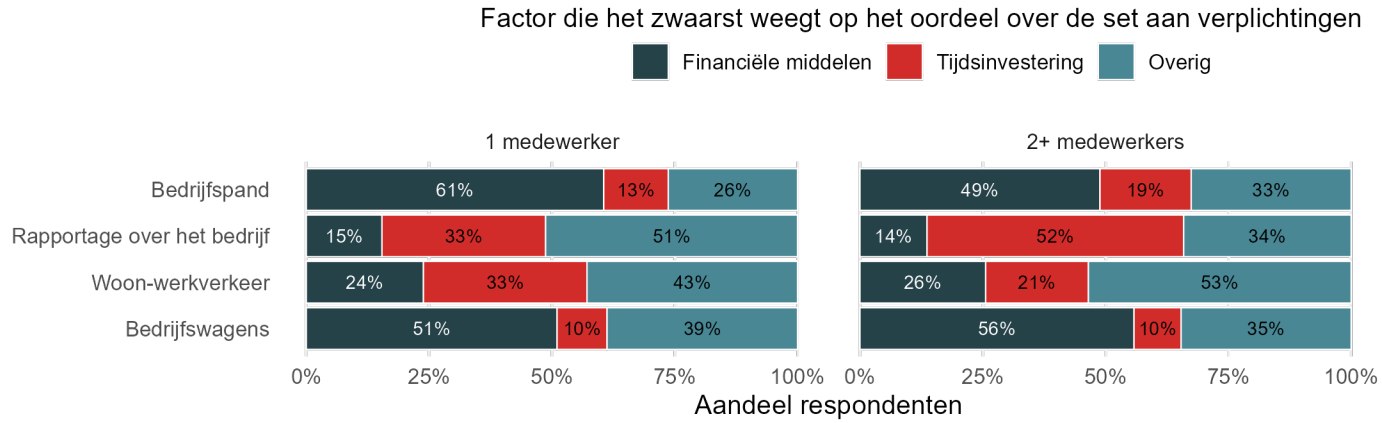
Noot: Gebaseerd op 187 bedrijven binnen de bouw, handel en vervoer & opslag waarvan het aantal medewerkers bekend is (60 procent met 1 medewerker en 40 procent met 2 of meer medewerkers).

Figuur C.4 Voor de meeste regels geeft (ruim) 50 procent aan dat het niet van toepassing is op de organisatie



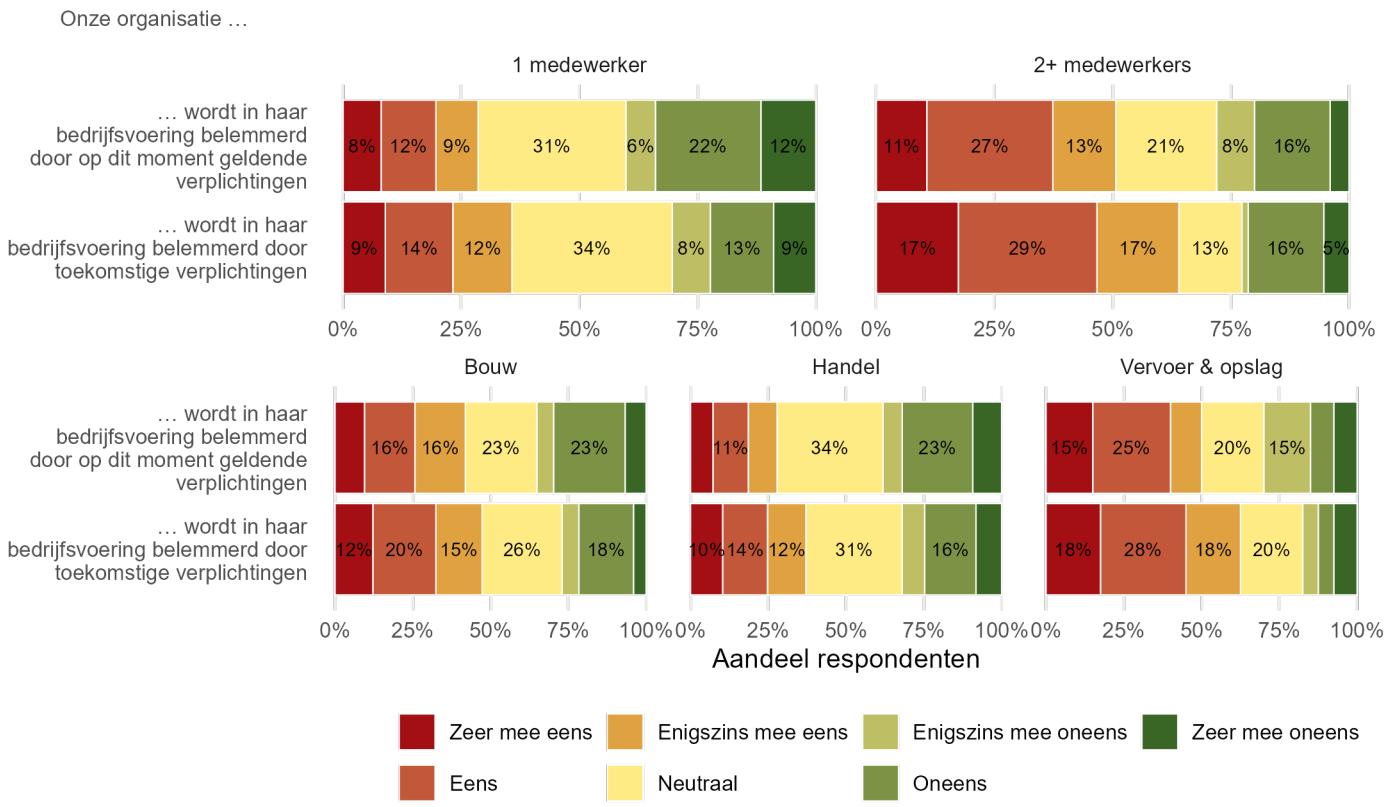
Bron: SEO Economisch Onderzoek
Noot: Gebaseerd op 211 bedrijven binnen de bouw, handel en vervoer & opslag

Figuur C.5 Bedrijfsrapportage is bij bedrijven met personeel een kwestie van tijd en voor zzp'ers meer 'gedoe'



Bron: SEO Economisch Onderzoek
Noot: Gebaseerd op 133 bedrijven binnen de bouw, handel en vervoer & opslag waarvoor de desbetreffende typen regels van toepassing zijn en waarvan het aantal medewerkers bekend is (50 procent met 1 medewerker en 50 procent met 2 of meer medewerkers). Om een voldoende grote steekproef te borgen zijn verplichtingen voor zwaar vrachtvervoer en mobiele werktuigen niet opgenomen.

Figuur C.6 Bedrijven met meerdere medewerkers of in de sector vervoer & opslag worden vaker belemmerd



Bron: SEO Economisch Onderzoek

Noot: Gebaseerd op 211 bedrijven binnen de bouw (35 procent), handel (46 procent) en vervoer & opslag (19 procent). Gemeten naar omvang gebaseerd op 187 bedrijven waarvan het aantal medewerkers bekend is (60 procent met 1 medewerker en 40 procent met 2 of meer medewerkers).



“Met wetenschap naar weloverwogen keuzes”

SEO Economisch Onderzoek doet onafhankelijk toegepast onderzoek in opdracht van overheid en bedrijfsleven. Ons onderzoek helpt onze opdrachtgevers bij het nemen van beslissingen. SEO Economisch Onderzoek is gelieerd aan de Universiteit van Amsterdam. Dat geeft ons zicht op de nieuwste wetenschappelijke methoden. We hebben geen winstoogmerk en investeren continu in het intellectueel kapitaal van de medewerkers via promotietrajecten, het uitbrengen van wetenschappelijke publicaties, kennisnetwerken en congresbezoek.

SEO-rapport 2026-69
ISBN 978-90-5220-676-9

Informatie & Disclaimer
SEO Economisch Onderzoek heeft op de verkregen informatie en data geen onderzoek uitgevoerd dat het karakter draagt van een accountantscontrole of due diligence. SEO is niet verantwoordelijk voor fouten of omissies in de verkregen informatie en data.

Copyright © 2026 SEO Amsterdam.
Alle rechten voorbehouden. Het is geoorloofd gegevens uit dit rapport te gebruiken in artikelen, onderzoeken en collegesyllabi, mits daarbij de bron duidelijk en nauwkeurig wordt vermeld. Gegevens uit dit rapport mogen niet voor commerciële doeleinden gebruikt worden zonder voorafgaande toestemming van de auteur(s). Toestemming kan worden verkregen via secretariaat@seo.nl.

seo • economisch onderzoek

Roetersstraat 29
1018 WB, Amsterdam

+31 20 399 1255
secretariaat@seo.nl
www.seo.nl