

# Meet & Greet ZES

## Terugblik op 30 oktober 2023



### Een memorabel event

De bijeenkomst over schoon bevoorraden van 30 oktober 2023 was een groot succes. Velen van u waren aanwezig en maakten deze dag tot een memorabel event.

Hartelijk dank voor uw interesse, ook namens wethouder Van Lammeren die wethouder Tyas Bijlholt verving i.v.m. ziekte.

[www.amersfoort.nl/zes](http://www.amersfoort.nl/zes) >>

Staatssecretaris Vivianne Heijnen, die samen met gedeputeerde Van Schie een bezoek brachten, liet via LinkedIn weten:

“Het is belangrijk dat we goed naar elkaar luisteren en drempels wegnemen om de transitie naar schoon en duurzaam vervoer goed te kunnen maken. Veel ondernemers hadden vragen, bijvoorbeeld over de ontheffingen en de kosten van elektrische auto's, en ik ben blij dat ik het gesprek met ze mocht aangaan. We vragen van niemand het onmogelijke, we staan samen voor grote opgaven en moeten het samen doen.”

### Ondernemers aan het woord

“Ik kon mijn zorgen uiten en in gesprek gaan over de dilemma's waar ik mee zit. Ik voel mij als ondernemer gehoord en weet ondernemers met soortgelijke vraagstukken nu beter te vinden.”

“Het was een leerzame dag.”

Lees meer



[www.amersfoort.nl/zes](http://www.amersfoort.nl/zes)

Stad met een hart



ZERO EMISSIE  
STADSLOGISTIEK



# Meet & Greet ZES

## Terugblik op 30 oktober 2023



### Evaluatie

Om een volgende keer nog beter op uw wensen in te kunnen spelen, vragen wij u via de QR-code de evaluatie van 30 oktober in te vullen.

### Gestelde vragen

Was u niet in de gelegenheid dit evenement te bezoeken? [Hier](#) vindt u de vragen (en antwoorden) die over schoon bevoorraden zijn gesteld.



Terug naar begin



[www.amersfoort.nl/zes](http://www.amersfoort.nl/zes) >>

In de grote zaal stonden 8 dealers met verschillende elektrische vervoersmiddelen. Bezoekers gingen het gesprek aan met de autodealers en konden een probeeraanbod krijgen.

[www.amersfoort.nl/zes](http://www.amersfoort.nl/zes)

Stad met een hart



ZERO EMISSIE  
STADSLOGISTIEK

Amersfoort

Opgehaalde vragen en opmerkingen voor de Meet & Greet op 30 oktober in de Prodentfabriek in Amersfoort.

Vraag	Antwoord
<p>Hoe kijkt de staatssecretaris naar het ontheffen van allerlei doelgroepen, bijvoorbeeld via lokaal maatwerk. Is dit in haar ogen zinvol of ondermijnt het de doelstelling?</p>	<p>Vanuit lokale overheid bezien proberen we zoveel mogelijk uniformiteit te behalen door met het landelijke ontheffingenbeleid mee te gaan, zodat we zo helder en transparant mogelijk zijn voor ondernemers. Het lokaal ontheffen is in sommige gevallen zeker noodzakelijk, en ondermijnt dan niet de doelstelling. Voorbeeld is de markt, die rijden weinig kilometers in de stad, hebben regionale functie en zijn er maar 1x per week.</p>
<p>Elektrisch rijden niet de oplossing is en alleen de ondernemers tot hoge extra kosten belast. Eerder is de lobby van de huidige zero emissie stadslogistiek te eenzijdig. Zoals al jaren bekend zijn de elementen die een elektrische auto nodig heeft zeer belastend voor het milieu, zo erg zelfs dat de huidige brandstof auto's een mindere impact op het milieu hebben. Al 30 jaar wordt door experts benoemd dat waterstof de enige mogelijkheid is tot zoveel mogelijk zero emissie. Helaas heeft de overheid te weinig gedaan om de beste methode om waterstof te produceren, nl. de kerncentrales, te moderniseren/ uit te breiden. Waarom gaat Amersfoort eens niet een keer vooraan in de juiste aanpak van een landelijk probleem ipv achter deze lobby aan te hollen?</p>	<p>In Amersfoort hebben we al in de vorige coalitieperiode de komst van een waterstoftankstation gestimuleerd. Dit, omdat wij net als de vorige coalitie van mening zijn dat de verandering naar nul emissie uit meerdere energiebronnen kan bestaan. De meest kansrijke energiebronnen lijken tot nu toe batterij elektrisch en waterstof elektrisch, die worden in Amersfoort ook gefaciliteerd.</p>
<p>Wat is de toekomst van de taxi's in Amersfoort?</p>	<p>Amersfoort heeft in 2020-2021 een traject doorlopen om met een aantal andere gemeenten, onder leiding van het ministerie IenW tot een routekaart ZE Taxi te komen. Deze is door Amersfoort last minute niet ondertekend, omdat er teveel onduidelijkheden waren voor de taxi-eigenaren. Recent heeft het ministerie het instellen van een zero emissie zone voor taxi toegevoegd aan de plannen rondom zero emissie stadslogistiek. Daarop heeft Amersfoort de handschoen opnieuw opgepakt, en streven wij er naar om per 2027 de zero emissie zone voor stadslogistiek ook voor de taxi te laten gelden.</p>
<p>Hoe wordt de samenwerking tussen bedrijven vanuit de overheid gestimuleerd? Voorbeeld: een bedrijf met hoofdzakelijk distributie op de dag zou in de nacht van laadvoorzieningen</p>	<p>We herkennen dit signaal en denken ook dat bedrijven gestimuleerd moeten worden om samen te werken. Daarom zetten wij een logistiek makelaar in. En vanuit het Rijk moet er</p>

<p>gebruik kunnen maken op moment dat een ander bedrijf in de nabije omgeving met voldoende capaciteit geen of weinig elektra nodig heeft.</p>	<p>gewerkt worden aan wijziging in regelgeving om in juridische zin dit, en andere netcapaciteit uitwisselmogelijkheden ook mogelijk te kunnen maken.</p>
<p>Netcongestie problemen, ondernemers kunnen nu geen verzwaaring aanvragen voor grotere laadstations en zonnepanelen. Ondertussen worden wij wel gedwongen om zeer hoge kosten te maken om in de toekomst ons werk te doen. Het aanvragen van subsidie voor vrachtwagens is een loterij, als je geluk hebt en krijgt de subsidie dan heb je een groot voordeel tov de ondernemer die dit niet krijgt.</p>	<p>Er wordt met andere overheden en netbeheerders hard gewerkt aan het verminderen en uiteindelijk oplossen van netcongestie. Toepassingen zoals slim laden, maar ook goed inzetten van bestaande aansluitingen kunnen ervoor zorgen dat er meer mogelijk is dan ogenschijnlijk lijkt.</p> <p>De zero emissiezone is meerdere jaren van te voren aangekondigd, zodat ondernemers juist in de planning voldoende tijd hadden om tijdig de overstap te maken. Als voertuigen nog niet beschikbaar zijn, of ondernemers door de aanschaf van een elektrisch voertuig in de problemen zouden komen is er via het centraal ontheffingen loket een mogelijkheid om een ontheffing te krijgen.</p>
<p>1. Als ER SPRAKE IS VAN EEN OP- EN OVERSLAG 'HUB' WAAR TOELEVERANCIERS GEBRUIK VAN KUNNEN MAKEN VOOR LEVERING KLANTEN BINNENSTAD AMERSFOORT. WAAROM ZIJN ER DAN NIET MEER AANBIEDERS? ZOALS HET ER NU NAAR UIT ZIET IS ER SPRAKE VAN MOGELIJK MAAR ÉÉN PARTIJ IN AMERSFOORT WAT ONJUIST IS IN DEZE SITUATIE. (MAG DIT ÜBERHAUPT WEL?) 2. ZIJN DE ONDERNEMERS (DE KLANTEN) IN DE STAD AL INGELICHT OVER ZERO EMISSIE STADSLOGISTIEK 2025? WE ZULLEN HET MET ELKAAR MOETEN DOEN. TOELEVERANCIER / AFNEMER 3. IK HOOR BERICHTEN OVER VERSCHILLEN IN DE HOOGTE VD SUBSIDIE VOOR AANSCHAF ELECTRISCH VRACHTVERVOER. DE HOOGTE VAN DE SUBSIDIE KAN NOG WEL EENS VERSCHILLEN MET ANDERE STEDEN ZOALS AMSTERDAM. KLOPT DIT?</p>	<p>1. Wij zien overslag hubs voor goederen als een marktactiviteit waar geen overheidsmenging in gewenst is. We zien wel noodzaak om als overheid mee te denken met de markt om mee te denken waar behoefte is aan plekken voor overslag hubs, dat doen wij vanuit diverse disciplines: verkeer, stedenbouw, economie.</p> <p>2. Ja, sinds 2021 communiceren we actief met de stad. Dit zijn zowel ondernemers in het gebied waar de zero emissiezone komt, als breder: alle ondernemers in Amersfoort en ook in de regio. Bijvoorbeeld door maandelijks infographics te versturen, het inzetten van een logistieke makelaar, halfjaarlijkse bijeenkomsten en een kopgroep van actieve ondernemers.</p> <p>3. Wij kennen dit signaal niet, subsidies worden georganiseerd en verleend via RVO. Het lijkt ons heel onwaarschijnlijk dat dit het geval is. Wat wel denkbaar is, is dat gemeenten zélf een subsidieregeling hebben. Amersfoort kent geen lokale subsidieregeling voor de aanschaf van elektrische logistieke voertuigen.</p>
<p>Hoe denkt men dat ondernemers dit financieel moeten gaan behappen? De lease voor een elektrische vrachtwagen ad €300.000 zal rond de 1200 -1300€ per maand zijn, de stijgende inkooprijzen, de elk jaar stijgende lonen? En dat in combinatie met de schaarse vergunningen? En dan nog even een verkoopwagen erbij van een ton of 3.....</p>	<p>Door vroegtijdig te communiceren over de invoer van de zero emissiezone voor logistiek (dus niet voor personenvoertuigen) hebben ondernemers de tijd om kritisch naar de financiële planning te kijken. Via de logistiek makelaar kan er actief meegekeken worden welke voertuigen interessant zijn, onder welke voorwaarden (koop, lease) en wat andere</p>

<p>Hoeveel ondernemers gooien het bijtje erbij neer, omdat het niet meer op te brengen is? Hoe zien jullie je stad of Nederland voor je over pakweg 8 jaar? Geen winkels meer in de binnenstad, markten met alleen hele grote bedrijven.... 11 % van de Nederlandse bevolking rijdt elektrisch, dat betekent 89% van de bevolking die de binnenstad niet meer in kan, niet meer naar de grote markten in binnensteden kunnen voor grote hoeveelheden boodschappen.</p>	<p>oplossingen zouden kunnen zijn. De ambulante handel (de markt) is tot 2030 vrijgesteld via lokaal maatwerk.</p>
<p>Van welke gelden denken de bestuurders dat nieuwe auto's betaald gaan worden, de aanschaf van een nieuwe e-vrachtauto ligt rond de € 300.000, dat is nog zonder - indien nodig - koeling etc. Hetzelfde geldt voor een e-bus, deze liggen rond de € 125.000. Daarbij hebben deze auto's een actieradius van rond de 250 kilometer, dat is niet ver, met het gegeven dat de oplaadmogelijkheden nihil zijn in de diverse grote steden voor zo'n groot wagenpark (marktondernemers) in één keer. Ook de schaarse vergunning speelt hierbij een grote rol, hoe moet straks de e-auto terugbetaald worden aan de banken als er geen standplaats meer is vanwege de schaarse vergunning. Hoe groot is de subsidie pot en is deze toereikend voor alle ondernemers, dus niet alleen de ambulante ondernemers.</p>	<p>Wij herkennen dat er voor de ambulante handel lokaal maatwerk nodig is, de ambulante handel (de markt) is tot 2030 vrijgesteld. Vanuit Amersfoort zijn er geen subsidies voor de aanschaf van elektrische voertuigen, dit verloopt allemaal via het Rijk/ RVO.</p>
<p>Vragen waarom wij als ondernemers niet worden ondersteund in het Zero beleid bezorgen van klanten in de binnenstad.</p>	<p>Het is vervelend om te horen dat een ondernemer zich niet ondersteund voelt. We zijn sinds 2021 actief aan het communiceren hierover, op allerlei verschillende manieren en via verschillende platforms. We vinden het juist heel erg van belang dat iedereen het tijdig weet. Onderdeel daarvan is tijdig met de logistiek makelaar om tafel om te kijken hoe zero emissie stadslogistiek kan worden ingepast in de bedrijfsvoering.</p>
<p>Toekomstbeeld en beleid voor de warenmarkten.</p>	<p>Wij zien dat de ambulante handel veelal een regionale functie heeft, met minimale kilometers waardoor er langere afschrijftijd is. We zien daarbij ook een verschil in food – non foodsector. Dit tezamen maakt dat de ambulante handel in Amersfoort, via lokaal maatwerk een ontheffing tot 2030 krijgt. Daarmee krijgen zij langer de tijd om zich voor te bereiden op de overstap naar nul emissie.</p>
<p>Waarom zero Emissie ?</p>	<p>Vanuit het Klimaatakkoord (2019) is opgenomen dat er een CO2 reductie van 55% moet worden gehaald in 2030, ten opzichte van 1990.</p>

	<p>Wegverkeer heeft een grote CO2 reductie-potentie. Daarom is een andere maatregel bijvoorbeeld dat in 2050 alle wegverkeer zero emissie moet zijn. Er zijn voor verschillende branches verschillende green deals. In dit geval werken we vanuit de Green Deal Zero Emissie Stadslogistiek, waarbij de eerste stap in 2025 gezet zal worden.</p>
<p>Voor auto's is zero emissie haalbaar, maar voor ons marktondernemers zijn er geen vrachtwagens die voldoende kracht en trekkracht hebben voor de verkoopwagens om te laden en trekken? Desalniettemin zijn wij blij met de ontheffing tot 2030 wij hopen (uitgestelde teleurstelling) dat er rond 2029 betaalbare en functionele alternatieven zijn!</p>	<p>Het is al sinds 2020 bekend dat de markt tot 2030 een ontheffing zal krijgen. Dit betekent dat de markt zich langer dan alle andere doelgroepen kan voorbereiden op de overstap naar nul emissie.</p>
<p>Hoe wordt er omgegaan met nationale maar ook internationale transporteurs?</p>	<p>De zero emissiezone voor stadslogistiek wordt in 2025 in 28 Nederlandse gemeenten ingevoerd. Dat betekent dat in al deze gemeenten dezelfde regels gelden, voor nationale transporteurs is dit eenduidig en transparant. Voor wat betreft de internationale transporteurs, waarmee wij er vanuit gaan dat de buitenlandse kentekens worden bedoeld, gelden dezelfde regels.</p>
<p>In welke wijze kan HVO al een rol/tussenstap spelen in deze vergroening?</p>	<p>In de landelijk bepaalde overgangsregeling staat welke voertuigen in de jaren na 2025 een ontheffing hebben. Dat is bepaald op aandrijving, dus bijvoorbeeld euro VI vrachtwagens mogen tot 2029 de zero emissiezone in. HVO is hiervan geen specifiek onderdeel.</p>
<p>Wij zijn een bedrijf wat dagelijks door het hele land zit met meerdere leveringen. Hoe gaat we dit efficiënt en kostentechnisch operationeel inpassen?</p>	<p>Centraal ontheffingenloket zodat je maar eenmalig ontheffing hoeft aan te vragen voor alle zero emissiezones in Nederland. Daarmee bewerkstelligen wij een efficiënte, transparante en uniforme werkwijze voor ondernemers.</p>
<p>Wij zijn vooral benieuwd hoe een ontheffing verleend kan worden, daar er (momenteel) nog geen emissie-vrije voertuigen beschikbaar zijn die de trekkracht hebben van 3,5 ton (hoogwerker) en nu las ik in de krant dat de elektrische busjes te zwaar zijn, waardoor er ook alleen mee gereden mag worden met een C rijbewijs.</p>	<p>Er zijn vanuit het landelijke ontheffingen beleid een aantal voertuigcategorieën aangewezen die sowieso tot 2030 worden ontheven in de categorie bijzondere voertuigen. Eén daarvan is een bedrijfsauto met zware laadkraan (een vrachtauto met een kraan van 35 tonmeter of meer hefvermogen). Deze vrachtauto's komen in aanmerking voor een ontheffing tot ze de leeftijd van 13 jaar (Datum Eerste Toelating) hebben bereikt.</p>
<p>Wij bevoorraden geen winkels, maar zijn zo nu en dan binnen het autoluwe gebied voor andere werkzaamheden, voornamelijk dakgoten reinigen. Moeten wij ook zero emissie?</p>	<p>Voor incidentele bezoeken aan een zero emissiezone worden dagontheffingen ingevoerd. Er worden maximaal 12</p>

	<p>dagontheffingen uitgegeven per voertuig, per gemeente en per kalenderjaar.</p>
<p>En hoe zit dat met zelfstandig ondernemers/eenmanszaken die binnen 10 jaar met pensioen gaan? Het helpt je bedrijf om zeep of je moet noodgedwongen flink investeren en gaat je gespaarde pensioen op aan deze regelgeving.</p>	<p>Voor ondernemers die binnen een aantal jaren met pensioen gaan komt er een ontheffing op basis van de hardheidsclausule.</p>
<p>Juist als het gaat om financiële draagkracht gaat het bij veel gemeenten niet goed. Het invoeren van een zero-emissie zone vraagt een forse investering. Er is zeker geen onwil, maar er is financiële steun van het rijk nodig zodat wij onze taken goed kunnen uitoefenen. Toen gemeenten zich committeerden aan het klimaatakkoord, hebben we ook afgesproken dat gemeenten geld zouden krijgen voor de uitvoering. Daar is tot nu toe helaas nog niet veel van terecht gekomen.</p>	<p>Vanuit het Rijk zijn er subsidies beschikbaar voor het vervangen van het wagenpark. En gemeenten die de Greendeal ZES hebben ondertekend is er sinds 2023 subsidie t.b.v. het invoeren van de zero emissie zone.</p>
<p>Vraag: welke rol speelt de "ontvanger van goederen" in het beleid van de gemeente Amersfoort?</p>	<p>Wij communiceren naar alle ondernemers in Amersfoort, zowel ontvangers als leveranciers. Echter de leveranciers voelen veel meer urgentie, omdat zij het wagenpark hebben. Neemt niet weg dat de ontvangende partij ook een verantwoordelijkheid kan pakken, door aan te geven hoe zij hun goederen willen ontvangen (bijvoorbeeld gebundeld, geleverd bij de burens).</p>
<p>Definitieve wetgeving ontheffing of verlenging van de ontheffing m.b.t. het maximale laadvermogen voor elektrische bestelbussen moet er komen, anders is onze ( reeds gedane) investering in een nieuwe bakwagen onwerkbaar en kostbaar.</p>	<p>Wij veronderstellen dat dit gaat over de vrijstelling van het B rijbewijs. Dit is een terecht aandachtspunt waar wij ook aandacht voor vragen bij de staatssecretaris.</p> <p><i>(Dit betreft de ontheffing dat een chauffeur met een B rijbewijs in een bestelbus mag rijden die wb gewicht in de C categorie valt. Tot 1 oktober dit jaar kon deze ontheffing worden gegeven, voertuigen die na 1 oktober dit jaar op naam zijn gezet hebben deze ontheffing niet. De bedoeling was dat in 2024 een definitieve oplossing zou zijn gevonden, maar door de val van het kabinet schuift dit door naar een nog onbekend moment.)</i></p>
<p>Aanschaf Taxi en taxibus emissievrij?</p>	<p>Amersfoort heeft in 2020-2021 een traject doorlopen om met een aantal andere gemeenten, onder leiding van het ministerie IenW tot een routekaart ZE Taxi te komen. Deze is door Amersfoort last minute niet ondertekend, omdat er teveel onduidelijkheden waren voor de taxi-eigenaren. Recent heeft het ministerie het instellen van een zero emissie zone voor taxi toegevoegd aan de plannen</p>

	<p>rondom zero emissie stadslogistiek. Daarop heeft Amersfoort de handschoen opnieuw opgepakt, en streven wij er naar om per 2027 de zero emissie zone voor stadslogistiek ook voor de taxi te laten gelden.</p> <p>In Amersfoort bestaan geen specifieke subsidieregelingen voor de aanschaf van nul-emissie voertuigen.</p>
<p>Wanneer een bedrijf kan aantonen dat zij CO2 neutrale verpakkingen hebben, of zo CO2 neutraal mogelijk. Minder lucht verzenden. Wordt hier ook al over nagedacht?</p>	<p>Wij omarmen alle groene inactieven en vormen van bedrijfsvoering om efficiëntie te behalen. Dit is ook in lijn met de Greendeal ZES, waarin het doel is om alle goederen uitstootvrij te bevoorraden.</p>
<p>Faciliteer ondernemers in het zoeken en vinden van oplossingen: informatie over beschikbare voertuigen, subsidies en collectieve zero emissie bevoorrading.</p>	<p>We hebben in Amersfoort een logistiek makelaar rondlopen. Hij is ook aanwezig bij de meet en greet. Zijn taak is het meedenken met het vinden van oplossingen, beschikbare voertuigen en subsidies.</p>
<p>Oplossing in het elektriciteit netwerk.</p>	<p>Dit is zeker een punt van aandacht. Er wordt met andere overheden en netbeheerders hard gewerkt aan het verminderen en uiteindelijk oplossen van netcongestie. Toepassingen zoals slim laden, maar ook goed inzetten van bestaande aansluitingen kunnen ervoor zorgen dat er meer mogelijk is dan ogenschijnlijk lijkt.</p>
<p>Ik ben heel benieuwd hoe burgers, ondernemers, organisaties etc betrokken en gemobiliseerd gaan worden.</p>	<p>Sinds 2021 communiceren we actief met de stad. Dit zijn zowel ondernemers in het gebied waar de zero emissiezone komt, als breder: alle ondernemers in Amersfoort en ook in de regio. Bijvoorbeeld door maandelijks infographics te versturen, het inzetten van een logistieke makelaar, halfjaarlijkse bijeenkomsten en een kopgroep van actieve ondernemers.</p>
<p>Ondernemers wordt gevraagd flink te investeren in duurzaamheid en verlagen uitstoot Co2, maar wat kan met name de kleine ondernemer verwachten van de overheid.</p>	<p>De lokale overheid kijkt m.b.v. logistiek makelaar mee hoe kleine ondernemer ook bij kan dragen aan de CO2 reductie en de overstap naar nul emissie voertuigen. De landelijke overheid is aan zet voor subsidieregelingen.</p>
<p>Wat betekent dat voor ons als 10 jaar taxiondernemers in Amersfoort ? Hoe gaat de gemeente ons ondersteunen ? Om mee te denken in goede subsidies en oplossingen voor de gevestigde kleine taxi bedrijven in Amersfoort.</p>	<p>We communiceren vanaf 2023 dat er in 2027 iets gaat veranderen voor de taxi. Hiermee wordt een beroep gedaan op de taxi's om zelf naar de bedrijfsvoering te kijken. M.b.v. logistiek makelaar kan er ook worden meegedacht hoe de overstap naar nul emissie voertuigen mogelijk kan worden gemaakt. De landelijke overheid is aan zet voor subsidieregelingen.</p>
<p>Meegeven: ga niet alleen voor elektra (alle uitingen/subsidies lijken daarop in te steken), maar geef waterstof net zo veel ruimte in regelingen en communicatie</p>	<p>We voeren een zero emissiezone in, dit kan met batterij elektrisch maar zeker ook met waterstof elektrisch. Daarom hebben wij bij onze bijeenkomsten ook beide kanten uitgelicht door</p>



<p>Meegeven: er zijn subsidie voor vrachtwagens, voor materieel op de bouwplaats en personenauto's, maar voor de kleinere bestelbussen is er geen regeling (subsidie) die zich daar specifiek op richt, zou fijn zijn, als daar invulling aan gegeven wordt.</p>	<p>het waterstoftankstation telkens een rol te geven.</p> <p>Subsidieregelingen voor nul emissievoertuigen verlopen via de RVO, naar ons weten is er voor bestelbussen weldegelijk een subsidieregeling: SEBA.</p>
<p>Hoe denkt u hoe we ondernemers kunnen helpen nadenken over nieuwe businessmodellen? En kunnen helpen omdenken van een traditionele supply (cold) chain naar een innovatieve supply (cold) chain?</p>	<p>Daarvoor hebben wij een logistiek makelaar, zie vorige antwoorden daarover.</p>

