

Nr.	Argument	Antwoord in NvB	Opmerking
1			
a.	"Mijn bedrijf beschikt momenteel over twee bedrijfsauto's die niet voldoen aan de gestelde uitstootnormen voor de geplande zone. De verplichte vervanging van deze voertuigen op korte termijn is financieel en operationeel niet haalbaar. De huidige marktwaarde van mijn huidige voertuigen is door de aangekondigde zones gedaald, terwijl de aanschafkosten voor elektrische alternatieven en de bijbehorende laadinfrastructuur voor een kleine ondernemer extreem hoog zijn. Dit brengt de continuïteit van mijn onderneming in gevaar."	Paragraaf 2.1	
b.	"Niet alleen mijn eigen voertuigen vormen een probleem; de zone werpt een grote drempel op voor mijn leveranciers. Veel van de leveranciers waar ik mee samenwerk, beschikken nog niet over volledig emissievrije voertuigen die geschikt zijn voor het zwaardere transport of grotere leveringen. Ik vrees dat leveranciers mijn locatie in de toekomst zullen mijden, of dat de extra kosten voor 'last-mile' oplossingen volledig aan mij worden doorberekend, wat mijn concurrentiepositie verslechtert."	Paragraaf 2.2 & 2.7.1	
2			
a.	"Het besluit geldt voor vrachtwagens en bestelwagens, precies de toeleveringsinstrumenten welke door juist de MKB'ers gebruikt worden. De grote bedrijven en multinationals (bij ons de Lidl, Jumbo en de AH), welke ook de grootste bezoekersstroom genereerd, zijn al in transitie of rijden al elektrisch. Zij hebben namelijk de financiën om al gelijk deze dure stappen te zetten"	Paragraaf 2.5.4	
b.	"Het is meten met 2 maten. Weer zijn de ondernemers aan de beurt om investeringen te doen... Hun bezoekers/klanten mogen daarbij immers wel, zelfs al is het met een tractor, straks het centrum in. Dat is toch een rechtsongelijkheid die niet uit te leggen is en dus daarmee veel weerstand oproept. Ondernemers betalen ook al bijna 4x de prijs voor een parkeervergunning van hun auto tov een bewoner, dat is toch allemaal niet meer uit te leggen en zeer oneerlijk."	Paragraaf 2.5.4	
c.	"De marktondernemers zijn ook een doelgroep die deze investering niet zomaar even kan dragen, dus ook de markt gaat hier klappen van krijgen. Een elektrische koelwagen (als voorbeeld) kost echt een vermogen."	Paragraaf 2.5.2 & 2.7.1	
d.	"Het centrum van Buiten is maar 500 meter breed, dus de maximale 'winst' van het omschakelen naar elektrisch bedraagt daarmee 250 meter (als je van de goede kant inrijdt). Want de Evenaar welke er gelijk naast ligt mag wel alles gewoon op rijden, is toch opmerkelijk! Deze zero emissie 'winst' gaat dan ook nooit opwegen tegen de kosten van het maken van deze zone"	Paragraaf 2.3 & 2.4.1	
e.	"In Buiten centrum is geen duidelijke slechtere lucht dan in de woonwijken of gebieden daar direct om heen."	Paragraaf 2.3	
f.	"Het probleem lost zich zelf in de nabije toekomst al vanzelf op. De verkoop van elektrisch vervoer neemt toe en zal zeker bij vervanging (maar dan na afschrijving van de huidige transport middelen) toch overgaan op elektrisch. Met deze zone moeten sommige ondernemers vervroegd afscheid nemen van hun huidige transport welke nog goed en niet	Paragraaf 2.6.1	

	afgeschreven is en daarbij een dan nog grotere en duurdere investering gaan doen"		
g.	"De stapeling van verliesgevende factoren waar ondernemers in Buiten centrum mee te maken hebben. Ondernemers hebben al de nodige uitdagingen met de volgende lopende zaken: coronaschulden, uitgestelde belastingbetalingen (ook corona), concurrentie van internetshops die dan nog wel met een diesel overal in de wijk mogen bezorgen, dure parkeervergunningen... dure energiekosten, etc."	Paragraaf 2.5.1	
3			
a.	"We zijn hier faliekant op tegen en maken wij hiertegen BEZWAAR!!... Het is slecht voor het bedrijfsleven en dus de Almeerse economie. Na het Floriade debacle laten we het niet meer gebeuren!"	Paragraaf 1.5	
4			
a.	"Allereerst brengt de invoering van zero-emissiezônes aanzienlijke financiële lasten met zich mee. Ondernemers worden gedwongen om te investeren in elektrische voertuigen, die in aanschaf doorgaans aanzienlijk duurder zijn dan reguliere voertuigen. Veel ondernemers kunnen die kosten niet dragen, zeker nu velen van hen nog herstellen van de economische gevolgen van de coronapandemie."	Paragraaf 2.1	
b.	"Daarnaast baren de verwachte effecten op de lokale economie mij zorgen. Ondernemers zoals winkeliers, marktkoopliden, aannemers en toeleveranciers, worden hard geraakt door het invoeren van zero-emissiezones. Zo kan het leiden tot beperkingen in logistiek en bevoorrading. Dat kan de vitaliteit van de stadscentra aantasten."	Paragraaf 2.2	
c.	"De maatregel leidt tot oneerlijke concurrentie. Ondernemers binnen de aangewezen zones krijgen te maken met strengere eisen dan ondernemers daarbuiten. Dat leidt tot een ongelijk speelveld."	Paragraaf 2.5.4	
d.	"Volgens het ontwerpbesluit hebben ondernemers ruim vier jaar de tijd om hun bedrijfsvoering aan te passen. Dat lijkt een redelijke termijn, maar sinds collegebesluit van 28 november 2023 is de maatregel met veel onzekerheid omgeven: het is politiek omstreden, er zijn signalen geweest over mogelijk uitstel vanuit het Rijk en er zijn door politieke partijen diverse pogingen gedaan om het besluit terug te draaien. Deze onduidelijkheid maakt het voor ondernemers lastig om tijdig en verantwoord grote investeringsbeslissingen te nemen."	Paragraaf 2.6.1	
e.	"De maatregel is praktisch niet goed uitvoerbaar. In diverse sectoren, zoals de bouw, logistiek en koel- en vriestransport, zijn elektrische bestel- en vrachtauto's nog niet in alle gevallen een volwaardig alternatief, onder meer vanwege beperkingen in actieradius, laadcapaciteit en beschikbare laadinfrastructuur. De mogelijkheden voor vrijstellingen en ontheffingen zijn beperkt."	Paragraaf 2.7.1	
f.	"Ook de infrastructuur in Almere schiet op dit moment tekort om een grootschalige overstap naar elektrisch vervoer te ondersteunen. De netcongestie vormt daarbij een extra risico en deze kan door deze maatregel zelfs worden verergerd."	Paragraaf 2.8.2 & 1.5.1	
g.	"De stadscentra worden aangetast. Wanneer ondernemers hun diensten niet langer in de betreffende zones kunnen of willen aanbieden, zullen bewoners en bedrijven dit direct merken. Er zijn al signalen uit andere steden dat bepaalde	Paragraaf 2.5.3	

	dienstverleners deze gebieden mijden, wat de dagelijkse voorzieningen onder druk zet."		
h.	"Tot slot ben ik van mening dat de maatregel disproportioneel is in verhouding tot het beoogde doel. De bijdrage van lokaal verkeer aan de totale uitstoot is beperkt. Bovendien liggen de concentraties stikstofdioxide en fijnstof in Almere momenteel al ruim onder de geldende (en toekomstig aangescherpte) Europese normen."	Paragraaf 2.3	
5			
a.	"Ik ben het niet een met de zero-emissie zones. Ik woon in het centrum en hoe zou ik straks als ook mijn personen auto daar niet mag rijden bij mijn huis moeten komen."	Paragraaf 2.5.2	
b.	"Daarnaast wordt de kleine ondernemer kapot gemaakt, zij die geen elektrische auto kunnen betalen om hun winkel te kunnen bevoorraden. Als ik straks niet meer bij mijn eigen huis mag komen ga ik liever dood."	Paragraaf 2.1 & 2.5.1	
6			
a.	"Allereerst brengt de invoering van zero-emissiezones aanzienlijke financiële lasten met zich mee. Ondernemers worden gedwongen om te investeren in elektrische voertuigen, die in aanschaf doorgaans aanzienlijk duurder zijn dan reguliere voertuigen. Veel ondernemers kunnen die kosten niet dragen, zeker nu velen van hen nog herstellen van de economische gevolgen van de coronapandemie."	Paragraaf 2.1	
b.	"Daarnaast baren de verwachte effecten op de lokale economie mij zorgen. Ondernemers zoals winkeliers, marktkooplieden, aannemers en toeleveranciers, worden hard geraakt door het invoeren van zero-emissiezones. Zo kan het leiden tot beperkingen in logistiek en bevoorradings. Dat kan de vitaliteit van de stadscentra aantasten."	Paragraaf 2.2	
c.	"De maatregel leidt tot oneerlijke concurrentie. Ondernemers binnen de aangewezen zones krijgen te maken met strengere eisen dan ondernemers daarbuiten. Dat leidt tot een ongelijk speelveld."	Paragraaf 2.5.4	
d.	"Volgens het ontwerp-besluit hebben ondernemers ruim vier jaar de tijd om hun bedrijfsvoering aan te passen. Dat lijkt een redelijke termijn, maar sinds collegebesluit van 28 november 2023 is de maatregel met veel onzekerheid omgeven: het is politiek omstreden, er zijn signalen geweest over mogelijk uitstel vanuit het Rijk en er zijn door politieke partijen diverse pogingen gedaan om het besluit terug te draaien. Deze onduidelijkheid maakt het voor ondernemers lastig om tijdig en verantwoord grote investeringsbeslissingen te nemen."	Paragraaf 2.6.1	
e.	"De maatregel is praktisch niet goed uitvoerbaar. In diverse sectoren, zoals de bouw, logistiek en koel- en vriestransport, zijn elektrische bestel- en vrachtauto's nog niet in alle gevallen een volwaardig alternatief, onder meer vanwege beperkingen in actieradius, laadcapaciteit en beschikbare laadinfrastructuur. De mogelijkheden voor vrijstellingen en ontheffingen zijn beperkt."	Paragraaf 2.7.1	
f.	"Ook de infrastructuur in Almere schiet op dit moment tekort om een grootschalige overstap naar elektrisch vervoer te ondersteunen. De netcongestie vormt daarbij een extra risico en deze kan door deze maatregel zelfs worden verergerd."	Paragraaf 2.8.2 & 1.5.1	
g.	"De stadscentra worden aangetast. Wanneer ondernemers hun diensten niet langer in de	Paragraaf 2.5.3	

	betreffende zônes kunnen of willen aanbieden, zullen bewoners en bedrijven dit direct merken. Er zijn al signalen uit andere steden dat bepaalde dienstverleners deze gebieden mijden, wat de dagelijkse voorzieningen onder druk zet."		
h.	"Tot slot ben ik van mening dat de maatregel disproportioneel is in verhouding tot het beoogde doel. De bijdrage van lokaal verkeer aan de totale uitstoot is beperkt. Bovendien liggen de concentraties stikstofdioxide en fijnstof in Almere momenteel al ruim onder de geldende (en toekomstig aangescherpte) Europese normen."	Paragraaf 2.3	
7			
a.	"Voor mijn bedrijfsvoering ben ik afhankelijk van leveranciers, monteurs etc. De overstap naar elektrisch vervoer brengt voor hun aanzienlijke kosten met zich mee, die op korte termijn niet haalbaar zijn. Dit zet mijn bedrijfsvoering onder druk omdat ze dan niet bij de zaak kunnen en willen komen."	Paragraaf 2.2 & 2.5.3	
b.	"Daarnaast ervaar ik dat de maatregel onevenredig uitpakt voor kleinere ondernemers zoals ik, terwijl grotere partijen vaak meer financiële ruimte hebben om deze transitie te maken."	Paragraaf 2.5.4	
c.	"Ook vind ik het lastig uit te leggen dat ondernemers worden beperkt, terwijl bezoekers met reguliere voertuigen het gebied kunnen blijven bereiken. Concreet betekent dit besluit voor mijn onderneming: kans dat mijn leveranciers niet meer willen/kunnen leveren en ook de meeste kleine zelfstandige monteurs hebben al aangegeven dat zij dan niet meer kunnen leveren."	Paragraaf 2.5.4	
8			
a.	"Ik ben zzper en heb een milieu vriendelijke diesel emissie euro 6 en zou goed zijn tot 2030, nu met de vreemde plannen in Almere haven zou ik zeker nog 4 jaar in mijn woon gedeelte, en werkgebied rond willen rijden, dus vandaar deze reactie!"	Paragraaf 2.1 & 2.5.1	
9			
a.	"Voor mijn bedrijfsvoering ben ik afhankelijk van bestelbus / leveranciers / transport. De overstap naar elektrisch vervoer brengt voor mij aanzienlijke kosten met zich mee, die op korte termijn niet haalbaar zijn. Dit zet mijn bedrijfsvoering onder druk."	Paragraaf 2.1	
b.	"Daarnaast ervaar ik dat de maatregel onevenredig uitpakt voor kleinere ondernemers zoals ik, terwijl grotere partijen vaak meer financiële ruimte hebben om deze transitie te maken."	Paragraaf 2.5.4	
c.	"Ook vind ik het lastig uit te leggen dat ondernemers worden beperkt, terwijl bezoekers met reguliere voertuigen het gebied kunnen blijven bereiken. Concreet betekent dit besluit voor mijn onderneming: hogere kosten, minder leveringen, risico op omzetverlies."	Paragraaf 2.5.4	
10			
a.	"Voor mijn bedrijfsvoering ben ik afhankelijk van leveranciers, transport etc. De overstap naar elektrisch vervoer brengt voor mij aanzienlijke kosten met zich mee, die op korte termijn niet haalbaar zijn. Dit zet mijn bedrijfsvoering onder druk."	Paragraaf 2.1	
b.	"Daarnaast ervaar ik dat de maatregel onevenredig uitpakt voor kleinere ondernemers zoals ik, terwijl grotere partijen vaak meer financiële ruimte hebben om deze transitie te maken."	Paragraaf 2.5.4	

c.	"Ook vind ik het lastig uit te leggen dat ondernemers worden beperkt, terwijl bezoekers met reguliere voertuigen het gebied kunnen blijven bereiken. Concreet betekent dit besluit voor mijn onderneming: hogere kosten, minder leveringen, langere levertijd en misschien wel risico op omzetverlies."	Paragraaf 2.5.4	
11			
a.	"Voor mijn bedrijfsvoering ben ik afhankelijk van leveranciers, transport etc. De overstap naar elektrisch vervoer brengt voor mij aanzienlijke kosten met zich mee, die op korte termijn niet haalbaar zijn. Dit zet mijn bedrijfsvoering onder druk."	Paragraaf 2.1	
b.	"Daarnaast ervaar ik dat de maatregel onevenredig uitpakt voor kleinere ondernemers zoals ik, terwijl grotere partijen vaak meer financiële ruimte hebben om deze transitie te maken."	Paragraaf 2.5.4	
c.	"Ook vind ik het lastig uit te leggen dat ondernemers worden beperkt, terwijl bezoekers met reguliere voertuigen het gebied kunnen blijven bereiken. Concreet betekent dit besluit voor mijn onderneming: hogere kosten, minder leveringen, langere levertijd en misschien wel risico op omzetverlies."	Paragraaf 2.5.4	
12			
a.	"Allereerst brengt de invoering van zero-emissiezones aanzienlijke financiële lasten met zich mee. Ondernemers worden gedwongen om te investeren in elektrische voertuigen, die in aanschaf doorgaans aanzienlijk duurder zijn dan reguliere voertuigen. Veel ondernemers kunnen die kosten niet dragen, zeker nu velen van hen nog herstellen van de economische gevolgen van de coronapandemie."	Paragraaf 2.1	Betreft een identieke zienswijze die 75 maal via één emailadres is ingediend.
b.	"Daarnaast baren de verwachte effecten op de lokale economie mij zorgen. Ondernemers zoals winkeliers, marktkooplieden, aannemers en toeleveranciers, worden hard geraakt door het invoeren van zero-emissiezones. Zo kan het leiden tot beperkingen in logistiek en bevoorrading. Dat kan de vitaliteit van de stadscentra aantasten."	Paragraaf 2.2	
c.	"De maatregel leidt tot oneerlijke concurrentie. Ondernemers binnen de aangewezen zones krijgen te maken met strengere eisen dan ondernemers daarbuiten. Dat leidt tot een ongelijk speelveld."	Paragraaf 2.5.4	
d.	"Volgens het ontwerp-besluit hebben ondernemers ruim vier jaar de tijd om hun bedrijfsvoering aan te passen. Dat lijkt een redelijke termijn, maar sinds collegebesluit van 28 november 2023 is de maatregel met veel onzekerheid omgeven: het is politiek omstreden, er zijn signalen geweest over mogelijk uitstel vanuit het Rijk en er zijn door politieke partijen diverse pogingen gedaan om het besluit terug te draaien. Deze onduidelijkheid maakt het voor ondernemers lastig om tijdig en verantwoord grote investeringsbeslissingen te nemen."	Paragraaf 2.6.1	
e.	"De maatregel is praktisch niet goed uitvoerbaar. In diverse sectoren, zoals de bouw, logistiek en koel- en vriestransport, zijn elektrische bestel- en vrachtauto's nog niet in alle gevallen een volwaardig alternatief, onder meer vanwege beperkingen in actieradius, laadcapaciteit en beschikbare laadinfrastructuur. De mogelijkheden voor vrijstellingen en ontheffingen zijn beperkt."	Paragraaf 2.7.1	
f.	"Ook de infrastructuur in Almere schiet op dit moment tekort om een grootschalige overstap naar elektrisch	Paragraaf 2.8.2 & 1.5.1	

	vervoer te ondersteunen. De netcongestie vormt daarbij een extra risico en deze kan door deze maatregel zelfs worden verergerd."		
g.	"De stadscentra worden aangetast. Wanneer ondernemers hun diensten niet langer in de betreffende zones kunnen of willen aanbieden, zullen bewoners en bedrijven dit direct merken. Er zijn al signalen uit andere steden dat bepaalde dienstverleners deze gebieden mijden, wat de dagelijkse voorzieningen onder druk zet."	Paragraaf 2.5.3	
h.	"Tot slot ben ik van mening dat de maatregel disproportioneel is in verhouding tot het beoogde doel. De bijdrage van lokaal verkeer aan de totale uitstoot is beperkt. Bovendien liggen de concentraties stikstofdioxide en fijnstof in Almere momenteel al ruim onder de geldende (en toekomstig aangescherpte) Europese normen."	Paragraaf 2.3	
13			
a.	"Mijn dochter is rolstoelgebonden en wij zijn afhankelijk van onze rolstoelbus voor vervoer. Deze bus valt onder de categorie bestelauto, waardoor de voorgestelde nul-emissiezone direct gevolgen heeft voor onze mobiliteit."	Paragraaf 2.5.2	
b.	"Op dit moment is het voor mij financieel en praktisch niet mogelijk om een elektrische (of zero-emissie) rolstoelbus aan te schaffen. Bovendien zijn er momenteel beperkte betaalbare of geschikte alternatieven voor gezinnen in vergelijkbare situaties."	Paragraaf 2.5.2	
c.	"Te overwegen om een vrijstelling of ontheffing te verlenen voor voertuigen die aantoonbaar gebruikt worden voor het vervoer van personen met een beperking. Dan al een vergoeding voor een andere rolstoelbus kosten rond de 45.000,-"	Paragraaf 2.5.2	
14			
a.	"Almere Centrumwijken zijn relatief klein. De bijdrage van deze zones aan luchtkwaliteit en CO ₂ -reductie is verwaarloosbaar in verhouding tot de lasten die bewoners dragen. Het lijkt op symboolpolitiek: het signaal is belangrijker dan het effect."	Paragraaf 2.3	
b.	"In de praktijk zien we nu al dat veel aannemers, installateurs en leveranciers klussen in het centrum vermijden. Ze hebben voldoende werk buiten de zones, waar bereikbaarheid beter is... Voor bewoners betekent dit hogere kosten, minder keuze en langere wachttijden, ook voor spoedklussen zoals lekkages of storingen... Daarnaast wordt het verduurzamen van woningen moeilijker"	Paragraaf 2.2 & 2.5.3	
c.	"Elektrificatie van voertuigen is een onvermijdelijk proces dat vanzelf doorloopt. Het is de vraag waarom bewoners en kleine ondernemers nu al worden geconfronteerd met beperkingen en extra kosten, terwijl de markt deze transitie vanzelf zal maken."	Paragraaf 2.6.1	
d.	"Een verschalend winkelaanbod, gecombineerd met de toenemende moeite om aannemers, installateurs en andere vakmensen te vinden... maakt de centrumstadsdelen structureel minder aantrekkelijk om te wonen. Dit heeft gevolgen voor de leefbaarheid en kan op termijn ook leiden tot dalende woningwaarden."	Paragraaf 2.5.3	
e.	"Wij overwegen om hen hierover te informeren via een flyer in de brievenbus, zodat zij vóór de gemeenteraadsverkiezingen op 18 maart 2026 inzicht hebben in de mogelijke gevolgen en dit mee kunnen nemen in hun besluitvorming."	Geen expliciete reactie in NvB	
15			

a.	"Voor mijn bedrijfsvoering ben ik afhankelijk van mijn bestelbus om een mobiele service te verlenen aan mijn klanten. De overstap naar elektrisch vervoer brengt voor mij aanzienlijke kosten met zich mee, die op korte termijn niet haalbaar zijn."	Paragraaf 2.1	
b.	"Dit is al de 2e grote maatregel in korte tijd. Eerdere mobiliteitsmaatregelen hebben mijn onderneming zwaar getroffen en geleid tot ingrijpende gevolgen voor het bedrijf."	Paragraaf 2.5.1	
c.	"Daarnaast ervaar ik dat de maatregel onevenredig uitpakt voor kleinere ondernemers zoals ik, terwijl grotere partijen vaak meer financiële ruimte hebben om deze transitie te maken. Ook vind ik het lastig uit te leggen dat ondernemers worden beperkt, terwijl bezoekers met reguliere voertuigen het gebied kunnen blijven bereiken. Concreet betekent dit besluit voor mijn onderneming dat ik mijn klanten niet meer kan gaan bezoeken in de regio's waar de Zero Emissie geldt."	Paragraaf 2.5.4	
16			
a.	"Voor mijn bedrijfsvoering ben ik afhankelijk van leveranciers. De overstap naar elektrisch vervoer brengt voor mij aanzienlijke kosten met zich mee, die op korte termijn niet haalbaar zijn. Dit zet mijn bedrijfsvoering onder druk."	Paragraaf 2.1 & 2.2	
b.	"Daarnaast ervaar ik dat de maatregel onevenredig uitpakt voor kleinere ondernemers zoals ik, terwijl grotere partijen vaak meer financiële ruimte hebben om deze transitie te maken."	Paragraaf 2.5.4	
c.	"Ook vind ik het lastig uit te leggen dat ondernemers worden beperkt, terwijl bezoekers met reguliere voertuigen het gebied kunnen blijven bereiken. Concreet betekent dit besluit voor mijn onderneming: minder leveringen, risico op omzetverlies"	Paragraaf 2.5.4	
17			
a.	"Voor mijn onderneming ben ik dagelijks afhankelijk van bezorging en toelevering. De verplichte overstap naar elektrisch vervoer brengt op korte termijn aanzienlijke investeringen met zich mee, die voor een onderneming van mijn omvang niet realistisch en niet verantwoord zijn. Dit zet de continuïteit van mijn bedrijfsvoering direct onder druk."	Paragraaf 2.1 & 2.2	
b.	"Daarnaast ontstaat er een ongelijk speelveld, waarbij grotere bedrijven de middelen hebben om deze transitie versneld door te voeren, terwijl kleinere ondernemers hierin achterblijven en de gevolgen dragen."	Paragraaf 2.5.4	
c.	"Tevens acht ik het moeilijk te rechtvaardigen dat ondernemers worden beperkt in hun bedrijfsvoering, terwijl bezoekers met reguliere voertuigen het gebied nog wel kunnen bereiken."	Paragraaf 2.5.4	
18			
a.	"Voor mijn bedrijfsvoering ben ik afhankelijk van bestelbus, leveranciers en transport. De overstap naar elektrisch vervoer brengt voor mij aanzienlijke kosten met zich mee, die op korte termijn niet haalbaar zijn. Dit zet mijn bedrijfsvoering onder druk."	Paragraaf 2.1	
b.	"Daarnaast ervaar ik dat de maatregel onevenredig uitpakt voor kleinere ondernemers zoals ik, terwijl grotere partijen vaak meer financiële ruimte hebben om deze transitie te maken."	Paragraaf 2.5.4	
c.	"Ook vind ik het lastig uit te leggen dat ondernemers worden beperkt, terwijl bezoekers met reguliere voertuigen het gebied kunnen blijven bereiken."	Paragraaf 2.5.4	

	Concreet betekent dit besluit voor mijn onderneming: hogere kosten, minder leveringen, risico op omzetverlies"		
19			
a.	"Voor mijn bedrijfsvoering ben ik afhankelijk van mijn bestelbus op lpg. De overstap naar elektrisch vervoer brengt voor mij aanzienlijke kosten met zich mee, die op korte termijn niet haalbaar dan wel betaalbaar zijn. Dit zet mijn bedrijfsvoering onder druk."	Paragraaf 2.1 & 2.4.1	
b.	"Daarnaast ervaar ik dat de maatregel onevenredig uitpakt voor kleinere ondernemers zoals ik, terwijl grotere partijen vaak meer financiële ruimte hebben om deze transitie te maken. Ook vind ik het lastig uit te leggen dat ondernemers worden beperkt, terwijl bezoekers met reguliere voertuigen (die meer vervuilen dan mijn bus op lpg) het gebied kunnen blijven bereiken."	Paragraaf 2.5.4	
c.	"mijn onderneming is gevestigd op mijn huisadres, mijn schuur is mijn opslag en in huis voer ik de administratie en acquisitie... Ik ben bijna [leeftijd verwijderd] en het is voor mij financieel niet meer rendabel om een ander voertuig te gaan kopen. Dit houdt dus in dat u als gemeente mijn bedrijf de nek omdraait door deze emissiezone dwars door een woonwijk te laten lopen."	Paragraaf 2.4.1 & 2.5.1	
20			
a.	"Het besluit richt zich op bestel- en vrachtverkeer, juist de voertuigen waar lokale MKB- ondernemers afhankelijk van zijn. Grote ketens en multinationals beschikken vaak al over de financiële middelen om te investeren in elektrisch vervoer, terwijl kleinere ondernemers deze ruimte niet hebben. Dit creëert een ongelijk speelveld."	Paragraaf 2.5.4	
b.	"Ondernemers worden verplicht tot investeringen, terwijl bezoekers en klanten met conventionele voertuigen het gebied blijven betreden. Dit is moeilijk uit te leggen en leidt tot onbegrip en weerstand. Daarnaast ervaren ondernemers al hogere lasten, zoals aanzienlijk duurdere parkeervergunningen ten opzichte van bewoners."	Paragraaf 2.5.4	
c.	"Ook de marktondernemers in Almere Haven worden geraakt. De overstap naar bijvoorbeeld elektrische koelwagens brengt hoge kosten met zich mee, die voor velen niet haalbaar zijn. Dit kan direct gevolgen hebben voor het voortbestaan van de markt."	Paragraaf 2.5.2 & 2.7.1	
d.	"Het centrum van Almere Haven is relatief kleinschalig. De feitelijke milieuwinst van een zero-emissiezone binnen dit beperkte gebied is gering... Voor zover bekend is er geen significant slechtere luchtkwaliteit in het centrum van Almere Haven ten opzichte van omliggende gebieden."	Paragraaf 2.3 & 2.4.1	
e.	"De markt beweegt al richting elektrificatie. Ondernemers zullen bij vervanging van hun voertuigen vanzelf overstappen. Het verplicht versneld afschrijven van bestaande middelen leidt tot onnodige financiële druk."	Paragraaf 2.6.1	
f.	"Stapelingslasten voor ondernemers in Almere Haven... coronaschulden en uitgestelde belastingen... stijgende energieprijzen... toenemende loonkosten... hogere gemeentelijke lasten... concurrentie van online aanbieders. De invoering van een zero-emissiezone komt bovenop deze stapeling"	Paragraaf 2.5.1	
21			

a.	"blijkt uit pagina 13 van het Ontwerp Verkeersbesluit, alsmede de bebording van de Contourenkaart Almere-Haven, dat onze jachthaven en de toegangsweg naar onze jachthaven (de Strandweg) wel degelijk in deze zero-emissiezone zullen vallen... In een niet-bebouwd gebied kan geluidshinder nauwelijks een rol spelen. Door de ligging aan het Gooimeer zal ook de luchtkwaliteit geheel andere waarden opleveren"	Paragraaf 1.5.1 & 2.4.2	Dit heeft inmiddels geleid tot ambtshalve aanpassing (verkleining) van de contourgrens door de gemeente.
b.	"Een belangrijke inkomstenbron voor onze (niet-winst beogende) verenigingshavens zijn toeristen die met een camper Almere-Haven willen aandoen. ... Veel van deze campers zullen als gevolg van het invoeren van de zero-emissiezone niet meer onze jachthaven mogen aandoen."	Paragraaf 1.5.1 & 2.4.2	
c.	"wij verzoeken u een ontheffingen beleid voor campers te introduceren. ... Wij verzoeken u dus ook na te denken hoe dergelijke verliezen door de gemeente gecompenseerd kunnen worden. ... Wij verzoeken u dus ook na te denken over een verdere temporisering; ergo een latere inwerkingtreding van de zero emissiezone, desnoods specifiek voor het buitendijkse gebied bijv. per 2033."	Paragraaf 1.5.1 & 2.4.2	
22			
a.	"Voor mijn bedrijfsvoering ben ik sterk afhankelijk van dagelijkse leveringen van verse producten via gekoeld transport. Mijn leveranciers staan voor de noodzaak om te investeren in elektrische koelwagens, waarvan de kosten al snel oplopen tot €70.000 tot €100.000 per voertuig. Voor veel kleinere leveranciers is deze investering niet haalbaar. Daarnaast brengt elektrisch transport beperkingen met zich mee op het gebied van actieradius en laadtijd"	Paragraaf 2.7.1	
b.	"Naar mijn mening voldoet het voorgenomen besluit in de huidige vorm onvoldoende aan het evenredigheidsbeginsel. De nadelige gevolgen voor (kleine) ondernemers en hun leveranciers zijn onevenredig groot in verhouding tot het beoogde doel en de snelheid waarmee deze maatregel wordt ingevoerd."	Paragraaf 1.5	
c.	"Ook ontstaat er een ongelijk speelveld: ondernemers binnen de zero-emissiezone worden geconfronteerd met hogere kosten en beperkingen, terwijl ondernemers buiten het gebied hier geen last van hebben. Dit kan leiden tot vershraling van het winkelaanbod... Daarnaast is het voor mij lastig uit te leggen dat leveranciers worden beperkt in hun toegang, terwijl bezoekers met conventionele voertuigen het gebied voorlopig nog wel kunnen bereiken."	Paragraaf 2.5.4	
23			
a.	"Voor mijn bedrijfsvoering ben ik afhankelijk van onze bestelbus en leveranciers. De overstap naar elektrisch vervoer brengt voor mij aanzienlijke kosten met zich mee, die op korte termijn niet haalbaar zijn. Dit zet mijn bedrijfsvoering onder druk."	Paragraaf 2.1	
b.	"Daarnaast ervaar ik dat de maatregel onevenredig uitpakt voor kleinere ondernemers zoals ik, terwijl grotere partijen vaak meer financiële ruimte hebben om deze transitie te maken."	Paragraaf 2.5.4	
c.	"Ook vind ik het lastig uit te leggen dat ondernemers worden beperkt, terwijl bezoekers met reguliere voertuigen het gebied kunnen blijven bereiken. Concreet betekent dit besluit voor mijn onderneming: Hogere kosten Minder leveringen Risico op omzetverlies"	Paragraaf 2.5.4	

24			
a.	"Mijn onderneming is nog maar kort gevestigd op de [adres verwijderd]... Voor mijn bedrijfsvoering ben ik afhankelijk van transport en leveringen. Zelf kom ik uit [plaatsnaam verwijderd], ik rijd dus vijf keer per week heen en weer. Daarnaast wordt er ook regelmatig aan de winkel vis en verpakkingsmateriaal geleverd."	Paragraaf 2.1 & 2.2	
b.	"De overstap naar elektrisch vervoer brengt voor mij aanzienlijke kosten met zich mee... Een investering die op dit moment onmogelijk lijkt, moeilijkere leveringen en daarbij mogelijk hogere kosten en daarnaast is het zo dat de maandelijkse kosten van een elektrisch voertuig de winstgevendheid van mijn onderneming in gevaar brengen."	Paragraaf 2.1	
c.	"Daarnaast ervaar ik dat de maatregel onevenredig impact heeft voor kleinere ondernemers zoals ik, terwijl grotere partijen vaak meer financiële ruimte hebben om deze transitie te maken. Ook vind ik het lastig uit te leggen dat ondernemers worden beperkt, terwijl bezoekers met reguliere voertuigen het gebied kunnen blijven bereiken."	Paragraaf 2.5.4	