



Verslag gemeente Den Haag en Ondernemers MKB-toets 8 juli.

Aanwezigen

Ondernemers: 8

Gemeente: 4

Overig: notulist, dagvoorzitter, logistiek makelaar

Locatie:

World Forum, Churchillplein 10 Den Haag

Datum:

8 juli van 15.30 - 17.30 uur.

Welkom en voorstelrondje

- De voorzitter stelt zich voor en geeft kort aan waarvoor deze bijeenkomst is georganiseerd: Het informeren van ondernemers over de voorgenomen uitbreiding van de zero-emissiezone naar de kuststrook per 1 januari 2026 en het ophalen van meningen en ideeën bij hen over dit onderwerp.
- De gemeente geeft uitleg over de MKB-toets: Een MKB-toets is een gesprek tussen gemeentelijke medewerkers en een groep MKB-ondernemers als participatie-instrument om het bedrijfsleven te informeren en waar mogelijk hun input mee te nemen in het nieuwe beleid of regelgeving dat ontwikkeld wordt. Hierdoor worden in een zo vroeg mogelijk stadium ondernemers betrokken bij de beleidsvorming. In een MKB-toets gaat er niet om of het beleid wel of niet uitgevoerd wordt, maar om het beleid zodanig in te richten dat het - waar mogelijk - rekening houdt met de ingebrachte punten door de ondernemers op de bijeenkomst.
- Het geanonimiseerde verslag wordt gedeeld met de aanwezige ondernemers voor het naar de gemeenteraad gaat inclusief reactie van het college, en de ondernemers worden op de hoogte gehouden van het besluitvormingsproces over het vast te stellen beleid voor de uitbreiding van de zero-emissiezone naar de kuststrook.
- Het verslag van de bijeenkomst vormt de basis van de MKB-toets. De MKB-toets zal tezamen met de MKBA-analyse en overige onderzoeken worden gedeeld met de commissie Leefomgeving van de gemeenteraad wanneer de besluitvorming voor het instellen van de uitbreiding van de zero-emissie zone naar de kuststrook zal plaatsvinden. Deze besluitvorming zal naar verwachting eind 2024 of begin 2025 plaatsvinden.

Input na de presentatie van de gemeente over de uitbreiding van de zero-emissie zone naar de kuststrook.

Gesprek tussen ondernemers en de gemeente

Ondernemers

- Een aantal van de aanwezige ondernemers is van mening dat de uitbreiding van de zero-emissie zone zonder veel overleg vooraf door de gemeente is geïnitieerd. Enkele aanwezigen hebben eerder al gebruik gemaakt van de inspraak mogelijkheid bij de commissie Leefomgeving van de gemeenteraad. Het zou volgens de ondernemers hebben geholpen als er daarvoor al diepgaande gesprekken waren geweest tussen de gemeente en ondernemers.

- Een ondernemer draagt aan dat ondernemers zien dat er verschillen zijn tussen groepen ondernemers in de kuststrook. In de al aankomende zero-emissiezone in het centrum van de stad gaat het vooral om winkeliers/horeca. Bij de uitbreiding van de zero-emissiezone raakt het een nieuwe groep ondernemers; de bedrijven rond de haven van Scheveningen. In de haven gaat het o.a. om handel en industrie, dit moet door de gemeente los worden gezien van de ondernemers in het centrum. De havenbedrijven hebben andere belangen dan winkeliers/horeca en grote transporteurs zoals AH en Sligro.
- Een ondernemer ziet in de uitbreiding van de zero-emissiezone een zware maatregel voor ondernemers en vraagt zich af waarom dit alleen geldt voor hen als doelgroep en niet voor burgers. De ondernemer vindt dat maatwerk per ondernemer overwogen moet worden.

Gemeente

- De gemeente vertelt dat naar aanleiding van het Klimaatakkoord de Klimaatwet is aangenomen. In de Klimaatwet staat dat Nederland in 2030 55% minder uitstoot van broeikasgassen moet hebben t.o.v. 1990. Het instellen van een zero-emissiezone voor bedrijfsvoertuigen is een van de maatregelen die een gemeente kan nemen om de uitstoot van broeikasgassen en stikstof daadwerkelijk naar beneden te brengen. In overleg met het ministerie van I&W, 17 andere gemeentes, MKB-Nederland en brancheorganisaties zoals Transport en Logistiek Nederland zijn de kaders uitgewerkt over het hoe en wat rond zero-emissiezones. In totaal hebben 40 gemeentes concrete plannen voor zero-emissiezones, daarvan zullen er straks op 1 januari 2025 18 gemeenten een zone instellen.
- Vanaf 1 januari 2030 dienen alle nieuwe voertuigen die vallen onder de toelatingseisen uitstootvrij zijn. Om dit geleidelijk in te voeren wordt er gewerkt met een overgangsperiode door de ingestelde overgangsregeling. De overgangsregeling betekent kort samengevat dat ondernemers nog enkele jaren met de uitstoot categorie 5 en categorie 6 voor bestelbusjes en uitstootcategorie 6 voor bakwagens en trekkers kunnen blijven rijden. In de tussentijd kunnen ze dan hun wagenpark moderniseren om aan de eisen van de zero-emissiezone te gaan voldoen. Wanneer ondernemers niet in staat zijn om over te stappen op emissieloos kunnen ze mogelijk een beroep doen op de subsidies, regelingen zoals de slooppremie en de verschillende ontheffingen.
- De gemeente kan zelf bepalen hoe groot de zero-emissiezone in de stad is. Het grootste verschil tussen zero-emissiezone en de huidige milieuzone: per 1 jan 2025 mag uitstoot categorie 4 niet meer in de zero-emissiezone t.o.v. de huidige milieuzone. Het betreft circa 4.000 dieselbusjes in de gemeente Den Haag. Die krijgen van de gemeente hierover een brief.
Categorie 5 voor bestelbusjes heeft tot 1 januari 2027 toegang tot de zero-emissiezone en categorie 6 voor bestelbusjes heeft tot 1 januari 2028 toegang tot de zero-emissiezone tenzij er een vrijstelling of ontheffing van toepassing is.
Categorie 6 bakwagens, op 1-1-2025 maximaal 8 jaar oud hebben tot 1 januari 2028 toegang tot de zero-emissiezone.
Categorie 6 bakwagens, op 1-1-2025 maximaal 5 jaar oud hebben tot 1 januari 2030 toegang tot de zero-emissiezone.
Categorie 6 trekkers, op 1-1-2025 maximaal 8 jaar oud hebben tot 1 januari 2030 toegang tot de zero-emissiezone.

Ontheffingen

Ondernemers

- Enkele ondernemers geven aan dat zij het instrument ontheffingen niet voldoende vinden. Zij hebben zorgen dat er niet voldoende mogelijkheden zijn voor ondernemers om zich goed voor te bereiden op de uitbreiding van de zero-emissiezone naar de kuststrook. Daarnaast zijn zij van mening dat de subsidies die landelijk worden aangeboden geen verschil gaan maken voor de ondernemers wat betreft de uitbreiding van de zero-emissiezone per 1 januari 2026.

Gemeente

- De ontheffingen zijn zo opgesteld dat het veel ondernemers kan helpen die vanwege goede redenen nog niet kunnen overstappen op elektrisch vervoer.
- Ontheffingen kunnen worden aangevraagd bij het Landelijk Centraal Loket via de website van het RDW. De uitleg van de ontheffingen worden op de website van de gemeente Den Haag geplaatst naast die van de RDW zelf. Via het ondernemersportaal en 14070 kunnen ondernemers vragen stellen over de zero-emissiezone aan de gemeente. Voor vragen over het aanvragen van de ontheffingen kunnen zij zich richten tot het RDW. Door het centraal loket wordt getoetst aan de hand van de aangeleverde informatie en situatie van een bedrijf.
- Niet iedere ontheffing heeft dezelfde looptijd. Er zijn meerdere soorten ontheffingen. De gemeente geeft uitleg over een aantal. Het is bijvoorbeeld mogelijk om een dagontheffing aan te vragen voor een stad waar je niet vaak komt. Deze kan op de dag zelf nog worden aangevraagd. Deze ontheffing beperkt zich tot 12 aanvragen per gemeente per jaar. Deze dagontheffing kan ook worden aangevraagd voor een buitenlandse toeleverancier die niet vaak in Den Haag komt. Er bestaat ook een ontheffing op basis van het feit dat een ondernemer een elektrisch voertuig heeft besteld, maar deze nog niet leverbaar is. Vanwege de levertijd van het elektrische voertuig kan de duur van deze ontheffing per situatie verschillen. Ook bestaan er twee ontheffingen specifiek voor de gemeente Den Haag; de ontheffing vanwege bedrijfseconomische omstandigheden en de ontheffing op basis van de hardheidsclausule.

Ondernemers

- Een ondernemer is van mening dat de gemeente en de vervoersbedrijven zelf eerst over moeten gaan op elektrisch voor het probleem neer te leggen bij de ondernemers.
- Daarbij zou het eerlijker zijn als de ondernemer het pas moet gaan regelen, nadat de laatste dieselbus bij HTM is gestopt. De ondernemer vindt dat de gemeente hierin een voorbeeldfunctie heeft.
- Een ondernemer haalt aan dat wat hem betreft veel dieselbusjes nu al kunnen worden omgebouwd naar bijvoorbeeld waterstof. Hij vraagt zich af waarom de gemeente hier niks mee doet via een subsidieregeling of ondersteuning. Dit zou in de ogen van de ondernemer de noodzaak van zero-emissiezones overbodig maken.
- Een ondernemer is van mening dat ondernemers zullen kiezen voor het betalen van de boetes in plaats van het aanvragen van ontheffingen omdat ontheffingen aanvragen in tijd en leges net zo veel kost voor een ondernemer.
- Een ondernemer geeft aan dat de slooppremie alleen een vergoeding is voor het inleveren van het voertuig en niet de waarde van de specialistische aanpassingen aan het voertuig.
- Enkele ondernemers vragen zich af hoe de reductie van uitstoot van dieselmotoren voor een schonere lucht zich verhoudt tot de houtkachels die dan niet worden aangepakt en hoe dit past in het grotere beleid voor schonere lucht m.b.t. fijn- en stikstof. Ondernemers zitten met vragen over hoe er wordt omgegaan met bezoekers, toeristen, toeleveranciers? Zijn zij ook meegenomen in de zero-emissiezone en is onderzocht hoe vaak een ontheffing wordt aangevraagd? Wat is het effect als er geen ontheffing voor hen is?

Gemeente

- Het gaat om uitstoot van broeikasgassen en stikstof. Een auto op waterstof of elektrisch betekent zero-emissie. De gemeente is bezig met regelgeving voor betere luchtkwaliteit, waaronder houtstook.
- Indien men frequent in deze zone moet zijn, kan via het landelijk loket in één keer ontheffing worden aangevraagd voor meerdere gemeentes. Daarvoor is voldoende capaciteit, zowel landelijk als bij de gemeentes. De hoeveelheden aanvragen is niet te voorspellen. Het loket is net open. De gemeente heeft nog niet vernomen dat er een stortvloed aan aanvragen zijn.
- Daarnaast maken ontheffingen deel uit van het verkeersbesluit. Bij elk verkeersbesluit is er een nota van beantwoording waarin zienswijzen van inwoners en ondernemers van Den Haag worden gebundeld en voorzien van een reactie van het college.

Financiën

Ondernemers

- Een ondernemer geeft aan graag te zien dat de negatieve gevolgen voor ondernemers worden meegewogen door de gemeente. De verwachting van de ondernemers is dat alle bedrijven hier schade door lijden. Is dat ook onderzocht?
- De ondernemer verwacht dat na de toets duidelijk zal worden dat het financieel niet gaat en dat 95% van de ondernemers de aanpassingen t.a.v. auto's, etc., niet kunnen waarmaken.
- Meerdere ondernemers vinden dat de gemeente eerder had moeten informeren en het overleg eerder plaats had moeten laten vinden. De ondernemers geven aan dat zij er bij toeval achter zijn gekomen dat er een verruiming van de zero-emissiezone van het centrum zou komen en dat dit niet over 4 maar over 2 jaar zou worden ingevoerd. Daardoor komen ondernemers in de moeilijkheden. De ondernemers willen dat de gevolgen van het beleid geïnventariseerd wordt. Ze waarderen wat er gedaan wordt door de gemeente in de zin van subsidies, regelingen en ontheffingen, en willen wel, maar kunnen niet.

Gemeente

- Er is vooraf veel met ondernemers gesproken, op Haags en landelijk niveau. We begrijpen dat er financiële pijn zit voor de ondernemers. De ontheffing vanwege bedrijfseconomische omstandigheden moet dan uitkomst kunnen bieden.
- De logistiek manager vraagt wat er wel zou kunnen wat betreft de ondernemers, wanneer zou de zero-emissiezone wel ingevoerd kunnen worden in de kuststrook?

Ondernemers

- Enkele ondernemers geven aan dat niemand echt tegen de zero-emissiezone is maar dat de timing veel mensen in de problemen brengt. Dit plan in laten gaan maar later dan nu geval is, dat zou het onderwerp van gesprek moeten zijn. Gevraagd wordt of de gemeente een inventarisatie wil maken waar ondernemers tegenaan lopen door het uitbreiden van de zero-emissiezone richting de kust. Er moet een vooruitzicht zijn dat vervoersmiddelen voor handen zijn met het juiste laadvermogen en de juiste actieradius. Er moet ook vooruitzicht zijn op een laadinfrastructuur die kan waarmaken wat er nu van de ondernemers wordt gevraagd. Dat zijn de afwegingsfactoren waar ondernemers zich zorgen over maken. Het gaat de ondernemers om het langere termijnperspectief waardoor ze bestaansrecht houden. De zero-emissiezone beïnvloedt de investeringen die ze kunnen doen in het bedrijf.
- Een ondernemer voegt toe dat ondernemers niet tegen de zero-emissiezones zijn, er is aangegeven dat ondernemers willen meedenken naar oplossingen. Ondernemers vinden dat de zones meer nadelen geven dan voordelen voor zowel particulieren als ondernemers.

Gelijk speelveld

Ondernemers

- Waarom moet de zero-emissiezone eerder in Scheveningen worden ingevoerd dan in andere havens? Meerdere ondernemers geven aan een speelveld in Scheveningen te willen dat gelijk is aan andere visserijhavens. Dat is belangrijk om te kunnen ondernemen, te investeren en te concurreren. De ondernemers zijn van mening dat Den Haag anders met haar haven omgaat dan IJmuiden, Amsterdam en Rotterdam.
- Een ondernemer ziet een probleem in het regionale van uitstoot. De uitstoot van Tata Steel en de haven van Rotterdam komt met de wind hiernaartoe.
- Een ondernemer merkt op dat ondernemers voor het gebied in het centrum vier jaar de tijd hebben gehad om hierover na te denken. In deze uitbreiding ligt een haven, dat is ook nog een heel andere situatie. De haven moet de concurrentie aan kunnen gaan om vis nog betaalbaar te houden. De haven is iets unieks, daarom hebben Amsterdam en Rotterdam ervoor gekozen om de havens vrij te laten wat betreft emissieloosheid. Terwijl IJmuiden niet eens denkt aan zero-emissiezone. De ondernemer ziet veel in uitstel van de uitbreiding van de zero-emissiezone totdat het mogelijk is om concurrerend te blijven met andere havens in Nederland.
- Enkele ondernemers maken zich zorgen over de vrachtauto's uit het buitenland. Zij moeten daar aan andere regels voldoen die soepeler zijn ten opzichte van de regels in Den Haag en Nederland. De ondernemers vragen zich af wat hiervoor de oplossing is. De zorgen zijn dat indien het voor een vrachtauto te omslachtig is om hier te komen dat ze dan uitwijken naar andere havens waar geen zero-emissiezone is.
- Een ondernemer verwacht dat het te veel werk is voor een bedrijf, dat soms wel 50 vrachtauto's per week krijgt, om voor al deze vrachtauto's een dag ontheffing aan te vragen.
- Een ondernemer heeft gehoord dat Amsterdam haar zero-emissiezone gaat verkleinen, zij gaan pas handhaven vanaf 2028, daar komt meer tijd voor categorie 6 auto's. Nog twee steden hebben ook hun zone ook uitgesteld, kortom, er is verschil tussen gemeenten met zero-emissiezone's.

Gemeente

- Het RDW is niet aangekoppeld met gelijksoortige instanties in het buitenland. Men is bezig met Europese regelgeving om dit wel mogelijk te maken. Tussen de lidstaten onderling worden afspraken gemaakt. Dan is handhaving op buitenlandse kentekens door de camerasystemen beter uit te voeren. Per gemeente kan 12x een dag ontheffing per voertuig worden aangevraagd. Dat kan nog op de dag zelf aangevraagd worden door de ondernemer of de toeleverancier zelf.
- De logistiek manager is benieuwd wat er uit de onderzoeken komt. Er zouden logistiek technische oplossingen moeten zijn. Graag zou hij in gesprek gaan met de ondernemers om te kijken wat de mogelijkheden zijn.

Laadcapaciteit

Ondernemers

- Meerdere ondernemers willen dat er voldoende betaalbare laadcapaciteit is. Er is door een ondernemer een aanvraag ingediend bij Stedin voor laadpalen voor vrachtwagens. Dit is door de ondernemer toegelicht in de Raad. Het antwoord van Stedin is dat het niet voor 2033 lukt, en men daarvoor op een wachtlijst moet komen. Voor het mogelijk maken van de aansluiting op het elektriciteitsnet moeten er enorme investeringen worden gedaan om vrachtwagens op te kunnen laden. Als er geen investeringen worden gedaan, haalt Stedin het bedrijf van de wachtlijst.
- Binnen de termijn van de invoering van de zero-emissie zone ziet een ondernemer geen mogelijkheid om de laadcapaciteit voor vrachtwagens in de haven te vergrootten. In de haven

van Scheveningen wordt zo'n 100 miljoen kilo vis omgeslagen zoals berekend door de ondernemers. Wereldwijd wordt ook gedistribueerd. Op 1 januari 2026 is er niet genoeg laadcapaciteit om de eigen vrachtwagens en die van toeleveranciers op te laden.

- Enkele ondernemers geven aan dat het niet houdbaar is om nog jaren door te gaan op ontheffingen en vrijstellingen, daarom vragen de ondernemers uitstel tot aan de randvoorwaarden is voldaan.
- De kuststrook zien meerdere ondernemers als een nieuw zero-emissieloos gedeelte, daarom zeggen de ondernemers: Geef uitstel, laten wij met elkaar kijken na 2033 en daarover afspraken maken.
- Een ondernemer vraagt zich af of het bekend is wat het effect is op de uitstoot in Loosduinen als de zero-emissiezone later wordt uitgebreid. Gaat de MKBA daar antwoord op geven?
- Een ondernemer heeft ook zorgen buiten de haven. Voor het afleveren bij consumenten met een kleine bakwagen (N1). Deze zijn niet leverbaar. Het effect waarom daar een zero-emissiezone moet komen is niet duidelijk voor de ondernemer. Het effect op het milieu is ook niet duidelijk.

Gemeente

- Het effect van de zero-emissiezone op uitstoot in de kuststrook komt voorbij als uitkomst van de MKBA. Het bedrijf dat de MKBA uitvoerde voor de zero-emissiezone in het centrum zal dit ook doen voor de uitbreiding naar de kuststrook.
- De gemeente is in overleg met andere gemeenten met een zero-emissiezone of ondernemers die de benodigde laadcapaciteit niet kunnen realiseren een ontheffing kunnen aanvragen.

Verkeer en Subsidies

Ondernemers

- Een ondernemer geeft aan dat volgens hem kleine ondernemingen niet of nauwelijks in het centrum komen. Meestal moeten grotere afstanden overbrugd worden. Mag er met een stationwagen met een grijs kenteken of een privé-camper gereden worden in de zero-emissie zone uitbreiding in de kuststrook? Daarnaast vragen ondernemers zich af wat dit met het milieu te maken heeft, het is belangrijker om diesel schoner te krijgen omdat diesel 6 auto's bijna geen uitstoot hebben.

Gemeente

- Met een grijs kenteken mag je in de zero-emissiezone komen en voor de privé-camper moet ontheffing worden aangevraagd.
- Binnenkort zijn de onderzoeken voor de uitbreiding van de zero-emissiezone naar de kuststrook afgerond. In de besluitvorming door de gemeente worden de uitkomsten van deze onderzoeken meegenomen, ook wat dit betekent voor de uitstoot en dus het milieu in de kuststrook.

Ondernemers

- Een ondernemer maakt zich zorgen over al die onderzoeken terwijl TNO zelf zegt: *'Blijf met de diesel doorrijden want dat is veel schoner dan een nieuwe auto kopen'*. Gevraagd wordt of de gemeente Den Haag bereid is tot een subsidieverstreking om ondernemers over te laten stappen van diesel naar elektrisch.
- Een ondernemer vraagt zich af waarom deze onderzoeken niet eerder zijn uitgevoerd. Het Haags akkoord is immers al sinds oktober 2023 bekend.
- Enkele ondernemers geven aan dat er wel subsidies kunnen worden aangevraagd maar er zijn geen voorzieningen, palen en elektriciteit genoeg en ze maken zich zorgen omdat de randvoorwaarden er niet zijn en er niet wordt geanticipeerd. Wat gaat de gemeente doen om dit mogelijk te maken?

- Een ondernemer geeft aan dat VNO-NCW heeft geadviseerd om een corridor in te voeren voor de haven in Scheveningen. Dat lijkt de ondernemer een goed voorstel. Waarom is de kuststrook zoals die is, kan dat niet in een andere vorm en aangepast worden? De haven moet beschikbaar blijven. Het is niet alleen de kuststrook, het is half Den Haag.
- Een ondernemer vraagt zich af of er voldoende besef is m.b.t. de verkeersintensiteit wat er aan verkeer over de Haagweg gaat? En of in het aankomende rapport van Royal Haskoning de inzet op het gebied van stikstofruimte wel meeneemt? Men vindt het schrikbarend wat voor kosten dergelijke bureaus met zich meebrengen. De gemeenteraad heeft capabele mensen in dienst, stop met dure, ingehuurde consultants. Ondernemers vertrouwen de ambtenaren van de gemeente Den Haag genoeg om dit door hen op te laten pakken.

Gemeente

- De gemeente geeft aan dat er subsidies zijn o.a. voor gezamenlijke inkoop en dat ze wel bereid zijn om naar subsidies te kijken om te zien wat er verder nog mogelijk is en dat er ongetwijfeld nog subsidies worden vrijgesteld door de landelijke overheid. Via de Belastingdienst is er ook een aftrekpost mogelijk.

Uitkomsten/Conclusies:

Voorzitter

Uit dit overleg is een aantal punten naar voren gekomen wat een duidelijke menukaart voor de gemeente is om te bespreken.

- Meermaals komt terug dat het proces voor de uitbreiding van de zero-emissiezone van de gemeente, volgens de ondernemers, de verkeerde volgorde is. Iedereen is welwillend, maar zoals nu in de planning staat is het niet haalbaar. Er zijn te veel maatschappelijke kosten, jarenlange ontheffingen zijn nodig en wat daarvan de opbrengst is voor het milieu, is niet duidelijk.
- Er moet meer aandacht komen voor de impact op lange termijninvesteringen en de bedrijfskosten. Voor ondernemers is het een investerings- en operationeel probleem en tevens een risico. Harde randvoorwaarden zijn nodig.
- Laadcapaciteit is ook een grote zorg, deze moet op orde zijn voor vrachtwagens. Dat vraagt ontzettend veel investeringen en tijd. Er moet een betaalbare oplossing komen voor ondernemers.
- Subsidieregelingen: meerdere ondernemers stellen dat er te weinig geld via subsidies gekregen kan worden en dat deze subsidies te laat bekend gemaakt zijn. Dit alles geeft te veel onzekerheid voor ondernemers.
- Concurrentiepositie: Scheveningen kan niet los worden gezien van andere havens. Ondernemers verwachten een concurrentienadeel door de zero-emissiezone waarbij klanten naar andere havens uitwijken.
- Logistiek: Kijk hier goed naar, met name ook vanuit het verkeer vanuit het buitenland.

Ondernemers

- De ondernemers vragen aan de gemeente om de aandachtspunten en opmerkingen goed te bekijken en een bredere visie neer te leggen, een lange termijnvisie. Kijk breder naar het probleem maar ook breder naar de oplossing.
- Er zijn voldoende oplossingen, die wellicht wat duurder zijn. Laat de gemeente het voortouw nemen. Een oplossingsgerichte en pro-actievere houding wordt verwacht van de gemeente. Voer daarbij een goede analyse uit over de effecten van de uitbreiding van de zero-emissiezone.
- Daarnaast hebben de ondernemingen vooral meer tijd nodig.

Gemeente

- We luisteren naar de ondernemers en nemen de zorgen van ondernemers serieus.

- Het doel was de mening zo breed mogelijk op te halen, dat is gelukt. Een aantal punten dat ter tafel kwamen hoort de gemeente vaker. Deze bijeenkomst heeft interessante inzichten gegeven. De opgehaalde informatie van vandaag helpt de gemeente.
- Er ligt voor de gemeente een heldere opdracht.
- De bedrijvencontactfunctionaris geeft aan dat indien er wat is hem uit te nodigen en op te zoeken. Daarnaast zal hij zelf ook langskomen bij de ondernemers.

Ondernemers

- De ondernemers geven aan dat het fijn is dat ze aangehoord zijn, en dat er met alle geduld en oprechtheid geluisterd is.