



Staatssecretaris
CC Minister

Bestuurskern

Prog.dir. Duurzame Mobiliteit
Verduurzaming logistiek

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

Bescherming
persoonlijke
levenssfeer

beslisnota

Behandeling concept Besluit tot wijziging RVV 1990 tijdelijke voorwaarden en overgangsbepalingen nul-emissiezones (Tijdelijk besluit nul-emissiezones) in de ministerraad en aanbidding wijziging aan de Kamers

Datum

18 juni 2021

Kenmerk

IENW/BSK-2021/176387

Bijlage(n)

7

Inleiding

Met deze nota worden de stukken aan u voorgelegd, waarmee de uitzonderingen op het toegangsregime van de ZE-zones voor stadslogistiek bij de Kamers worden voorgehangen. Het betreft het aangepaste ontwerpbesluit tot wijziging van Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990), het MR-formulier en de Kamerbrieven.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd in te stemmen met:

1. de aangepaste tekst van het Tijdelijk besluit nul-emissiezones voor stadslogistiek (bijlage 1)
2. de aanbidding aan de MR en daartoe het bijgevoegde MR-formulier te ondertekenen (bijlage 2)
3. de brieven aan beide Kamers, waarmee het tijdelijk besluit wordt voorgehangen (bijlage 3) en voorgaande beslisnota's openbaar worden gemaakt (bijlage 4).

U wordt geadviseerd om het ontwerpbesluit direct na vaststelling in de MR (2 juli) bij beide Kamers voor te hangen.

Beslistermijn

Het ontwerpbesluit wordt naar verwachting geagendeerd als hamerstuk voor de MR van 2 juli.

Argumentatie

Het ontwerpbesluit regelt de uitzonderingen op het toegangsregime van nul-emissiezones voor stadslogistiek, zoals verwoord in uw brief aan de Kamer van 5 oktober 2020. Het regelt de overgangstermijnen voor bestel- en vrachtauto's, de vrijstellingen en ontheffingen.

In aanloop naar de CFEZIL-vergadering van 22 juni is naar aanleiding van opmerkingen van EZK de verwerking van het advies van het Adviescollege Toetsing Regeldruk in de nota van toelichting bij het ontwerpbesluit aangepast.

In de stafvergadering van 11 juni jl. is de conclusie van Advocaat-Generaal van het Hof van Justitie van de Europese Unie¹ (bijlage 5) inzake het hoger beroep tegen de uitspraak² over het gebruik van conformiteitsfactoren bij de Real Driving Emission test met u besproken. De Advocaat-Generaal heeft geconcludeerd dat gemeenten niet door de typegoedkeuringsregelgeving beperkt kunnen worden bij het nemen van verkeersbeperkende maatregelen, dus ook niet bij het instellen van ZE-zones voor stadslogistiek. In het licht hiervan is geconcludeerd dat er geen reden is om de wijzigingsprocedure van het RVV tijdelijk aan te houden en dat de verdere ontwikkelingen rond deze uitspraak in de gaten gehouden worden.



Politieke context

Tijdens het commissiedebat duurzaam vervoer 8 juni jongstleden, werd van de zijde van de Kamer nogmaals opgeroepen tot zo duidelijk en zoveel mogelijk geharmoniseerde regels rond ZE-zones voor stadslogistiek.

Kader

Met deze wijziging legt u de spelregels rond het toegangsregime voor ZE-zones voor stadslogistiek vast. Gemeenten nemen zelf het besluit tot invoering van deze zones.

Ontwikkelingen hiervoor

In het Klimaatakkoord is afgesproken om vanaf 2025 ZE-zones voor stadslogistiek in te voeren in de 30 tot 40 grotere gemeenten. Bij wijziging van het RVV in 2019 heeft u de gemeentelijke bevoegdheid geregeld om deze zones vanaf 2025 in te stellen. In uw brief aan de Kamer van 5 oktober 2020 heeft u aangegeven hoe u na overleg met belanghebbenden het toegangsregime verder wil uitwerken.

Eind 2020 heeft u ingestemd met het in gang zetten van de wijziging van het RVV die hier invulling aan geeft. Hiermee zorgt u ervoor dat er in heel Nederland een geharmoniseerd systeem van ZE-zones komt met hetzelfde toegangsregime en overige spelregels, zoals een overgangsregeling voor bestel- en vrachtauto's, ontheffingen en vrijstellingen.

De inbreng uit de MKB-toets, ATR-toets, internetconsultatie en wetgevingstoets zijn vervolgens in het ontwerpbesluit verwerkt. Hierbij heeft u er, vanwege juridische bezwaren rond de implementatie van de landelijke werking ontheffingen, voor gekozen om parallel aan de wijziging van het RVV in samenwerking met gemeenten en bedrijfsleven toe te werken naar één landelijk ontheffingenloket.

Historische nota's

In bijlage bij de Kamerbrief zijn de onderliggende beslisnota's opgenomen die hieronder worden opgesomd. Hierin zijn conform afspraak en ter bescherming van de persoonlijke levenssfeer de namen en functies van ambtenaren gelakt. Er zijn geen andere passages gelakt.

- Beslisnota doorzetten RVV-wijziging uitzonderingen ZE zones
- Beslisnota uitstel RVV-wijziging uitzonderingen ZE zones

¹ [CURIA - Documents \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/curia/doclist/curia/doclist.do)

² [CURIA - Documents \(europa.eu\)](https://eur-lex.europa.eu/curia/doclist/curia/doclist.do)

- Beslisnota internetconsultatie ZE-zones
- Beslisnota RVV-wijziging implementatie ZE-zones

Bescherming persoonlijke levenssfeer



Staatssecretaris
CC Minister

Bestuurskern
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit
Verduurzaming Logistiek

Den Haag

Graag een korte bespreking van juridische
argumentatie voor agendering in MR.

Bescherming persoonlijke levenssfeer

beslisnota

RVV-wijziging uitzonderingen ZE-zones inbrengen in
CFEZIL

Datum
28 mei 2021

Kenmerk
IENW/BSK-2021/157406

Inleiding

Onlangs heeft u ingestemd met het voortzetten van de wijziging van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV), waarmee de uitzonderingen op het toegangsregime van ZE-zones voor stadslogistiek worden geregeld. In bijgevoegde versie van het besluit zijn de inbreng uit de internetconsultatie en de opmerkingen van JenV uit de wetgevingstoets verwerkt (bijlage 1). Tevens is het aanbiedingsformulier voor de CFEZIL toegevoegd (bijlage 2).

Bij het nemen van uw eerdere besluit (rondzendmap 2021/5543) was ons nog niet duidelijk dat het lopende hoger beroep, over het gebruik van conformiteitsfactoren¹ bij de Real Driving Emission (RDE) test bij het Gerecht van het Hof van Justitie van de Europese Unie, mogelijk gevolgen kan hebben voor het instellen van ZE zones. Met deze nota brengen wij dit onder uw aandacht (zie toelichting en bijlage 3).

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd het huidige voorstel tot wijziging van het RVV door te zetten en met de huidige versie van het ontwerpbesluit in te stemmen.

Beslistermijn

De stukken moeten uiterlijk 14 juni worden aangeleverd voor de behandeling in CFEZIL 22 juni. Het conceptbesluit kan dan begin juli de MR passeren. Het kan daarna nog voor het reces bij de Kamers worden voorgehangen en bij de Europese Commissie worden genotificeerd.

Argumentatie

Op 30 april jl. bent u geïnformeerd over de uitkomsten van de internetconsultatie en wetgevingstoets. Naast de verwerking van de tekstuele wijzigingen, is het conceptbesluit naar aanleiding van de bespreking met u op

¹ Marge bovenop de emissienorm om te corrigeren voor meeton nauwkeurigheden van de meetapparatuur (PEMS) tijdens de RDE-praktijkritten (in vergelijking laboratoriumtesten)

één punt inhoudelijk aangepast. Het blijkt niet mogelijk dat lokaal afgegeven ontheffingen automatisch in andere gemeenten gelden. Zoals afgesproken, verkennen we momenteel, parallel aan het vervolg van de wijzigingsprocedure, in overleg met gemeenten en bedrijfsleven de mogelijkheid van één landelijk ontheffingenloket. Hiermee wordt de ontheffingverlening alsnog zoveel mogelijk geharmoniseerd. De Kamer wordt hierover geïnformeerd bij aanbieding van het besluit bij start van de voorhang.

Tenslotte is er nog een procedurele aanpassing gedaan. HBJZ stelt voor de uitzonderingen op het toegangsregime bij de Europese Commissie te notificeren. Dit is in lijn met het eerdere advies dat de Raad van State hierover gaf bij het besluit tot harmonisatie van milieuzones en zorgt ervoor dat er zekerheid wordt gecreëerd over de houdbaarheid van de Nederlandse ZE aanpak.

De zaak bij het Hof speelt rond de nasleep van de dieselfraude affaire. Enkele steden zijn het niet eens met de ruimte die de EC aan voertuigfabrikanten biedt om met een ruime conformiteitsfactor van de euronorm af te wijken en spanden in 2016 een zaak aan. Ook Nederland heeft destijds tegen die conformiteitsfactoren gestemd en hierover een verklaring afgelegd. U bent apart geïnformeerd over het vervolg van dit proces.

Ondanks dat deze zaak zich primair richt op de conformiteitsfactoren en daarmee de hoogte van NOx-emissies van dieselvoertuigen, komen indirect ook de gevolgen voor het instellen van ZE-zones voor stadslogistiek aan de orde. De uitspraak uit 2018 lijkt namelijk te zeggen dat een gemeente geen beperkingen aan voertuigen mag opleggen die aan de hoogste emissie-eisen voor luchtverontreinigende stoffen voldoen. Dit zou kunnen betekenen dat voertuigen die aan de euro 6 norm voldoen, niet de toegang tot een ZE-zone voor stadslogistiek zou kunnen worden ontzegd.

Tegen de uitspraak is hoger beroep aangetekend. In de loop van dit jaar wordt een uitspraak in hoger beroep verwacht. In de toelichting vindt u meer informatie over de zaak, de uitspraak uit 2018 is bijgevoegd (bijlage 3). Er is dus nog de nodige onduidelijkheid, waardoor nog geen definitieve conclusies getrokken kunnen worden.

Wachten op de uitkomst van het hoger beroep, leidt tot vertraging in de vaststelling van de uitzonderingen op het toegangsregime. Het bedrijfsleven is gediend bij zo snel mogelijk duidelijkheid over met name de overgangstermijnen, zodat zij daar bij vervangingsinvesteringen rekening mee kunnen houden.

Als u de wijzigingsprocedure voortzet, en tijdens of na aanpassing van het RVV zou blijken dat er nieuwe aanpassingen aan het RVV nodig zijn, is daar nog voldoende tijd voor. De verkeersbesluiten waarmee de gemeenten de zones invoeren, worden ongeveer een jaar voor inwerkingtreding (dus rond begin 2024) genomen. Bovendien is het, gezien het belang van vermindering van de broeikasgasemissie, niet uit te sluiten dat de Europese Commissie zelf met voorstellen komt, als blijkt dat instelling van ZE-zones voor stadslogistiek problematisch is.

Er is daarom geen reden om huidige RVV-wijzigingsprocedure op te schorten. Het besluit kan dan voor het zomerreces bij de Kamers worden voorgehangen, waarmee het zo snel mogelijk in werking kan treden, naar verwachting in de eerste helft van 2022.

Waarom komt dat nu pas naar voren als die uitspraak uit 2018 is? En dit lijkt me in het geheel niet in lijn met de wens om uitstoot verder te verminderen en de ook door de Cie gewenste overgang naar schone mobiliteit. Even bezien of we dit onderdeel moeten laten zijn van inzet irt aanscherping van de emissie-eisen waar nu over gesproken wordt, om duidelijkheid te creëren in de regelgeving.

Gezien het grote belang voorlopig inderdaad maar doorgaan met de voorbereidingen. In de tussentijd wel goed in de gaten houden wat de belangrijke go-no-go momenten zijn. En graag nog even nadere toelichting op de juridische argumentatie.

Politieke context

De wijziging van het RVV geeft invulling aan de uitzonderingen op het toegangsregime voor de ZE-zone voor stadslogistiek, zoals u die vorig najaar aan de Kamer heeft geschetst. De mogelijkheid voor gemeenten om ZE-zones voor stadslogistiek in te stellen is in 2019 reeds in het RVV vastgelegd.

Kader

Milieuzones die alleen oude voertuigen uitsluiten staan niet ter discussie. ZE-zones voor stadslogistiek die bestel- en vrachtauto's met emissieklasse 6 uitsluiten en daarmee aan de hoogst geldende eisen voldoen, door de uitspraak mogelijk wel.

Krachtenveld, afstemming, financiële en juridische implicaties, communicatie

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat vanaf 2025 zero-emissiezones voor stadslogistiek worden ingevoerd in 30 tot 40 grotere gemeenten. Met de aanpassing van het RVV zorgt u ervoor dat er in heel Nederland een geharmoniseerd systeem van ZE-zones voor stadslogistiek komt met dezelfde overgangstermijnen, ontheffingen en vrijstellingen. Deze ambitie wordt breed ondersteund, zoals blijkt uit het aantal partijen dat de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek onderschrijft. Deze nota is opgesteld in samenwerking met HBJZ.

Bescherming persoonlijke levenssfeer

Toelichting op uitspraak van Gerecht van het Hof van Justitie van de Europese Unie (de uitspraak is bijgevoegd in bijlage 3)

De zaak speelt rond de nasleep van de dieselfraude affaire. In 2016 hebben Parijs, Madrid en Brussel het Europese Hof van Justitie verzocht tot nietigverklaring van verordening (EU) 2016/646 van de Commissie van 20 april 2016 tot wijziging van verordening (EG) nr. 692/2008, wat de emissies van lichte personen en bedrijfsvoertuigen (Euro 6) betreft (PB 2016, L 109, blz. 17). Zij maakten bezwaar tegen de conformiteitsfactoren die de EC invoerde voor de Euro 6d normen en beargumenteerden dat de Commissie niet het juiste mandaat had om deze factoren in te voeren. Zij betoogden schade te lijden, doordat het wegverkeer meer luchtverontreinigende emissie zou veroorzaken. Parijs eiste daarnaast een symbolische schadevergoeding van 1 euro.

In haar uitspraak in december 2018 concludeerde het Gerecht van het Hof onder meer dat dat steden geen beleidsvrijheid hebben om verdergaande beperkingen aan voertuigen op te leggen als zij aan hoogste emissie-eisen voldoen.

De EC betoogde dat de steden deze zaak niet konden aanspannen, omdat "bevoegdheden van [de steden] om het verkeer van voertuigen te reguleren teneinde luchtvervuiling te verminderen, door de bestreden verordening op geen enkele wijze worden geraakt, zodat deze verordening, in tegenstelling tot wat [de steden] stellen, geen gevolgen heeft voor hun rechtspositie".

De EC wees er vervolgens op dat artikel 4, lid 3, tweede alinea, van richtlijn 2007/46 (Kaderrichtlijn typegoedkeuring), is gebaseerd op het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie en daarmee is gericht op het vergemakkelijken van de interne markt en op geen enkele wijze een beperking aanbrengt in de politiebevoegdheden van de autoriteiten van de lidstaten met betrekking tot het verkeer van voertuigen, wanneer die eenmaal door hun bestuurders worden gebruikt. Het Gerecht van het Hof ging daar niet in mee.

Duitsland, Hongarije en de EC zelf hebben begin 2019 beroep aangetekend. Het bezwaar van Duitsland heeft onder andere betrekking op het punt dat geen hogere eisen opgelegd zouden kunnen worden. Op 10 juni aanstaande wordt de conclusie van de Advocaat Generaal van het Hof van Justitie verwacht, gevolgd door uitspraak in het hoger beroep voor het eind van dit jaar.

Dan wellicht ZE meenemen als aparte emissie- categorie in nieuwe regelgeving, om dit gat te dichten. Want nul emissie is de hoogste emissie eis van dit moment, alleen is dat nog niet in dezelfde systematiek vastgelegd?



Staatssecretaris
CC Minister

Bestuurskern
Prog.dir. Duurzame Mobiliteit
Unit Algemeen Beleid

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon
Bescherming persoonlijke levenssfeer

beslisnota

Uitstel RVV-wijziging uitzonderingen ZE-zones voor
stadslogistiek

Datum
14 april 2021

Kenmerk
IENW/BSK-2021/108587

Inleiding

Op 15 februari jl. is de internetconsultatie voor de wijziging van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV) gesloten, waarmee de overgangsregeling voor bestel- en vrachtauto's en de uitzonderingen op het toegangsregime voor de ZE-zone voor stadslogistiek geregeld worden. Alle partijen zijn het eens dat harmonisatie van ontheffingen wenselijk is. Zoals gemeld, twijfelt VNG echter aan de juridische houdbaarheid van de manier waarop de landelijke werking van ontheffingen geregeld is. Onlangs heeft Jeroen op dit punt gelijk gegeven, waardoor nadere uitwerking nodig is. Wij gaan met VNG in gesprek om hier een oplossing voor te vinden en leggen de uitkomst aan u voor. Hierbij vraag ik u in te stemmen met aangepaste planning van de wijziging.

Als de ontheffing niet in het RVV kan, waarom moet de rest van het RVV dan wachten op deze oplossing? Er kan toch in de MvT worden aangegeven dat de beoogde zinsnede niet kon, maar dat er parallel wordt gewerkt aan...etc?

Geadviseerd besluit

Ik adviseer u in te stemmen met het opschuiven van het voorleggen van het wijzigingsbesluit van het RVV aan de Kamers van 'voorjaar 2021' (als vermeld in de Kamerbrief van 5 oktober 2020, zie bijlage 1) naar oktober 2021, waardoor de regeling medio 2022 in werking kan treden.

Graag voor en nadelen van die optie op een rij

Beslistermijn

Zo spoedig mogelijk

Argumentatie

In de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek, die u 9 februari jl. heeft ondertekend, is afgesproken dat gemeenten vier jaar van tevoren de intentie kenbaar maken dat zij een ZE-zone voor stadslogistiek willen invoeren. In de Kamerbrief van 5 oktober 2020 heeft u het toegangsregime geschetst met de daarbij horende overgangsregelingen voor bestel- en vrachtauto's en de uitzonderingen. Daarbij heeft u aangegeven dat uw inzet erop gericht is het voorstel tot wijziging van het RVV in het voorjaar van 2021 aan de Kamers voor te leggen.

De RVV-wijziging is bedoeld om de overgangsregeling voor bestel- en vrachtauto's juridisch te regelen en om, net als bij milieuzones, ontheffingen in alle ZE-zones voor stadslogistiek te laten gelden. Hiermee wordt een lappendeken voorkomen, het scheidt administratieve lasten en het garandeert een gelijk speelveld. VNG heeft er echter op gewezen dat de manier waarop de landelijke werking van ontheffingen in het RVV wordt geregeld juridisch niet houdbaar is (zie toelichting). De wetgevingstoets die het ministerie van Justitie en Veiligheid onlangs in opdracht van ons heeft uitgevoerd, bevestigt dit. Nu een juridische verankering niet mogelijk is, onderzoeken we een procesmatige oplossing. Daarbij kan gedacht worden aan een vorm van vrijwillige mandatering zoals nu ook wordt gebruikt bij milieuzones. VNG onderschrijft deze oplossingsrichting. De uitwerking hiervan kost enige tijd.

Er is afgesproken dat gemeenten vier jaar voor inwerkingtreding een principebesluit tot invoering van de zone nemen, zodat ondernemers voldoende voorbereidingstijd krijgen. Dat hebben inmiddels 18 gemeenten gedaan. VNG geeft aan dat de brief van 5 oktober 2020 aan de Kamer, samen met de uitvoeringsagenda stadslogistiek, andere gemeenten voldoende houvast geeft om ook nog dit jaar het principebesluit te nemen tot invoering van de ZE-zone voor stadslogistiek per 2025. Het daadwerkelijke verkeersbesluit volgt vlak voor invoering. Het voorgestelde uitstel van wijziging van het RVV brengt dit niet in gevaar.

De oorspronkelijke ingangsdatum van de wijziging van het RVV was gepland op 1 januari 2022. Gezien de demissionaire status van het kabinet en het ontbreken van inhoudelijke noodzaak tot spoedige besluitvorming, is er voldoende tijd om eerst op zorgvuldige wijze de werkwijze met een landelijk loket en vrijwillige mandatering voor ontheffingen samen met gemeenten en de VNG verder uit te werken. Zodra dit is ingevuld, wordt dit aan u voorgelegd, samen met de verwerking van de overige inbreng uit de consultatie. Daarbij wordt ook gekeken welke gevolgen dit heeft voor de systematiek van het verlenen van ontheffingen bij milieuzones. Dit betekent echter wel dat de toezegging aan de Kamer om de wijziging dit voorjaar voor te leggen, wordt opgeschort tot oktober 2020.

Politieke context

De wijziging van het RVV geeft invulling aan de uitzonderingen op het toegangsregime voor de ZE-zone voor stadslogistiek. Zodra een alternatief voor de landelijke werking van ontheffingen is gevonden en de inbreng uit de consultatie is verwerkt, kan het besluit bij de Kamers worden voorgehangen.

Kader

Bij besluit van 29 oktober 2019 tot wijziging van het RVV ter harmonisatie van milieuzones heeft u ook de mogelijkheid geïntroduceerd tot instelling van ZE-zones voor stadslogistiek vanaf 2025. Met de beoogde aanpassing van het RVV geeft u invulling aan de het afsprakenkader met betrekking tot het toegangsregime zoals opgenomen in uw brief aan de Kamer van 5 oktober 2020. Het is aan de gemeenten om middels een verkeersbesluit de ZE-zone voor stadslogistiek daadwerkelijk in te stellen.

Krachtenveld, afstemming, financiële en juridische implicaties, communicatie

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat vanaf 2025 zero-emissiezones voor stadslogistiek worden ingevoerd in 30 tot 40 grotere gemeenten. Met de

De Kamer heeft het debat over dumo toch uitgesteld? Zou goed zijn als we er dan naar streven om voor dat debat de oplossing te hebben. Want waarom zou meteen de tijd tot oktober nodig zijn? Dit moet toch sneller kunnen worden uitgezocht als er een precedent voor is.

aanpassing van het RVV zorgt u ervoor dat er in heel Nederland een geharmoniseerd systeem van ZE-zones voor stadslogistiek komt met dezelfde overgangstermijnen, ontheffingen en vrijstellingen. Deze ambitie wordt breed ondersteund, zoals blijkt uit Uitvoeringsagenda Stadslogistiek, die inmiddels is ondertekend door 18 gemeenten, vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties.

Bescherming persoonlijke levenssfeer

Toelichting

De meerderheid van de partijen in de Tweede Kamer en het bedrijfsleven dringen aan op een zo eenduidig mogelijk systeem van ZE-zones voor stadslogistiek. De inzet van de RVV-wijziging is om net als bij milieuzones ontheffingen in alle ZE-zones voor stadslogistiek te laten gelden. Hiermee wordt een lappendeken voorkomen, het scheidt administratieve lasten en het garandeert een gelijk speelveld.

Het Gemeentelijk Netwerk voor Mobiliteit en Infrastructuur heeft namens een aantal gemeenten een zienswijze ingediend bij de consultatie. Zij zijn samen met VNG van mening dat landelijk geldende ontheffingen op rijksniveau afgegeven dienen te worden, terwijl gemeenten enkel ontheffingen voor hun eigen grondgebied kunnen geven.

Het ministerie van JenV heeft onlangs de wetgevingstoets voor het RVV-wijzigingsbesluit uitgevoerd en komt tot de conclusie dat de bepaling in artikel 86e dat een ontheffing van het bevoegde gezag geldig is "voor het gehele land" niet verenigbaar is met het stelsel van de Wegenverkeerswet 1994.

Als de zinssnede "voor het gehele land" wordt geschrapt, blijft de ontheffingsgrond voor betreffende voertuigen behouden. Voertuigeigenaren dienen dan echter bij iedere gemeente waar zij toegang tot een ZE-zone voor stadslogistiek willen krijgen ontheffing aan te vragen. Deze gemeenten dienen, ieder voor zich, ontheffing te verlenen. Dit brengt extra administratieve lasten met zich mee voor zowel de bedrijven als de gemeenten.

De VNG geeft in de brief die zij onlangs aan u hebben gestuurd (zie bijlage 2), te kennen dat zij *"...om mogelijk te maken dat bedrijven niet voor elke gemeente een aanvraag hoeven te doen, ... het werken met een landelijk loket ook bij ZE-zone [steunt]. Zo ontstaat in feite voor de betreffende soorten voertuigen de gewenste harmonisatie tussen de ZE-zones, maar gebeurt dit op vrijwillige basis."*

De werking en reikwijdte van een vrijwillig te mandateren landelijk loket wordt de komende maanden in overleg met gemeenten uitgewerkt. Dit landelijke loket zou kunnen gaan werken zoals op dit moment reeds bij de milieuzones het geval is. Dit wordt opgepakt door de werkgroep nul-emissiezones onder de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek, waarin naast gemeenten ook het bedrijfsleven is vertegenwoordigd.



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. mw. drs. S. van Veldhoven-van der Meer,
Staatssecretaris
Postbus 20901
2500 EX 'S-GRAVENHAGE

Datum
24 maart 2021
Kenmerk
TLE/U202100223

Telefoon

Bescherming persoonlijke levenssfeer

Bijlage(n)

-

Onderwerp

Landelijke werking van ontheffingen in de RVV-wijziging ter invoering van zero-emissie zones

Geachte mevrouw Van Veldhoven-van der Meer,

Met deze brief reageren we op de plannen van uw ministerie om het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV) te wijzigen ter voorbereiding op de invoering van zero-emissiezones in steden. In het RVV is nu al geregeld dat gemeenten per 2025 nul-emissiezones (ZE-zones) voor stadslogistiek in kunnen stellen. Met deze nieuwe aanpassing wordt een overgangsregeling vastgesteld voor vrachtwagens en bestelwagens. Ook worden in het ontwerpbesluit de landelijke vrijstellingen en ontheffingen bepaald. Daarbij is het voor de VNG belangrijk om gezamenlijk met het Rijk een zorgvuldig proces te doorlopen.

In de RVV-wijziging wordt voorgesteld dat een ontheffing verleend door de gemeente X geldig is in alle ZE-zones in het gehele land (art. 86e, lid 6). Dit is volgens de VNG juridisch niet juist. Een ontheffing die voor een gemeente afgegeven is kan niet via het RVV in alle andere gemeenten als geldig verklaard worden. De huidige plannen van IenW zijn daarom in strijd met de regelgeving. Landelijk geldende ontheffingen of vrijstellingen dienen naar onze mening op rijksniveau te worden afgegeven, terwijl gemeenten enkel ontheffingen voor hun eigen grondgebied kunnen geven. Om mogelijk te maken dat bedrijven niet voor elke gemeente een aanvraag hoeven te doen, steunen wij het werken met een landelijk loket, zoals dit nu ook al bij milieuzones gebeurt. Belangrijk is hierbij dat de ZE-gemeenten van tevoren overeenstemming bereiken welke soorten voertuigen in alle ZE-gemeenten een ontheffing krijgen. Voor deze categorieën van voertuigen kunnen gemeenten dan voor hun eigen gemeente een besluit nemen deze te ontheffen en een loket mandateren om dit uit te voeren, bijvoorbeeld bij RVO. Zo ontstaat in feite voor de betreffende soorten voertuigen een harmonisatie tussen de zero-emissie zones, maar dit gebeurt op vrijwillige basis. Dit is anders dan de nu in de RVV-wijziging geplande landelijke geldigheid van een gemeentelijke ontheffing.

Vereniging van Nederlandse Gemeenten

Nassaulaan 12 Den Haag | Postbus 30435 | 2500 GK Den Haag
070 - 373 83 93 | info@vng.nl

[vng.nl](https://www.vng.nl)

Verder kan de huidige redactie van art. 86e, lid 6 van het voorgestelde RVV leiden tot een interpretatie dat de landelijke werking voor alle lokaal afgegeven ontheffingen in ZE-zones van toepassing is. Dat kan zeker niet de bedoeling zijn. Als de landelijke werking voor alle ontheffingen geldt dan zouden bedrijven in een gemeente (die gemakkelijk een ontheffing geeft) een ontheffing aanvragen en daarmee toegang hebben tot alle andere zero-emissie zones. Daardoor wordt het effect van de zero-emissie zones in de andere steden verkleind en de gewenste winst voor milieu en leefbaarheid niet behaald.

Wij vragen het Rijk om de landelijke werking van gemeentelijke ontheffingen uit de RVV-wijziging te halen en ook de betreffende toelichting hierover uit de memorie van toelichting te halen of aan te passen.

Het is daarnaast belangrijk dat gemeenten de bevoegdheid houden om lokaal maatwerk toe te passen, ook voor die soorten ontheffingen waar geen overeenstemming over bereikt kan worden. Dit is ook afgesproken in de onlangs gezamenlijk ondertekende Uitvoeringsagenda Stadslogistiek. Verder is het op dit moment geheel onduidelijk hoe het privégebruik van het bedrijfsmatige gebruik van een bestelbus te onderscheiden is in de uitvoeringspraktijk. Deze grote zorg is eerder met het Rijk gedeeld. De in de memorie van toelichting opgenomen overwegingen dat gemeenten deze ontheffingen zullen verlenen gaan hieraan geheel voorbij. Wij vragen het Rijk dan ook om hierover in het memorie van toelichting nog geen afspraken te maken.

Met vriendelijke groet,

Vereniging van Nederlandse Gemeenten

Bescherming persoonlijke levenssfeer

Vragen staatssecretaris naar aanleiding van Beslisnota uitstel RVV-wijziging uitzonderingen ZE-zones (IENW/BSK-2021/108587)

Vraag 1

Als de ontheffing niet in het RVV kan, waarom moet de rest van het RVV dan wachten op deze oplossing? Er kan toch in de MvT worden aangegeven dat de beoogde zinsnede niet kon, maar dat er parallel wordt gewerkt aan...etc? Graag voor en nadelen van die optie op een rij.

Antwoord 1

Ja, het is inderdaad mogelijk om de procedure tot aanpassing van het RVV verder af te ronden. Daarbij komt de zinsnede dat de door een gemeente afgegeven ontheffing 'geldig is voor het hele land' te vervallen. Parallel daaraan worden met gemeenten afspraken gemaakt over de landelijke harmonisatie bij de afgifte van een ontheffing. U kunt dit in de brief bij de aanbieding van het RVV (de zogenaamde voorhang) benoemen. Qua tijdpad lijkt het verstandig om in de overzichtsbrief duurzame mobiliteit die binnenkort wordt verstuurd dit al aan te kondigen en het RVV kort na het Commissiedebat te versturen.

Het voordeel daarvan is dat de overeengekomen overgangsregeling voor bestel- en vrachtauto's bij zero-emissiezones voor stadslogistiek en de vrijstellingen voor bijzondere vrachtwagens eerder juridisch zijn verankerd. Hiermee worden de risico's beperkt dat op een later moment in het proces discussies ontstaan over de datum van invoering en de duur van de overgangsregelingen.

Het nadeel daarvan is dat op het moment dat het RVV wordt aangeboden geen duidelijkheid is over een uniforme ontheffingsprocedure, hetgeen een lappendeken. Doordat de ontheffingen wel in het RVV blijven staan, kan worden aangemerkt als een landelijke werking, zouden de administratieve lasten van bedrijven, de gemeenten en de kans op verschillen in toepassing toenemen. Dat is een risico, maar dan zonder bestuur lasten van gemeenten. Dit lijkt me dan een extra stok achter de deur om die overeenstemming wel te bereiken. En anders is een aanpassing ook weer mogelijk. Laten we de rest daar niet allemaal op laten wachten. Uitend het geval als er geen overeenstemming wordt bereikt over een landelijke procedure.

Vraag 2

De Kamer heeft het debat over dumo toch uitgesteld? Zou goed zijn als we er dan naar streven om voor dat debat de oplossing te hebben. Want waarom zou meteen de tijd tot oktober nodig zijn? Dit moet toch sneller kunnen worden uitgezocht als er een precedent voor is.

Antwoord 2

Het Commissiedebat duurzaam vervoer staat gepland op 8 juni. Op hoofdlijnen is consensus dat we toewerken naar een gezamenlijk of landelijk loket om zo uniform mogelijk ontheffingen en vrijstellingen af te geven. Dat hebben we ook opgenomen in de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek die partijen hebben ondertekend, waarbij is aangegeven dat deze uitwerking op 1 januari 2022 gereed is. In die zin is de oplossing er al.

Er is echter nog veel uitzoekwerk en afstemming over te hanteren criteria en financiering nodig voordat zo'n loket ook daadwerkelijk opgezet kan worden. Daarnaast moeten afspraken worden gemaakt over de bevoegdheden van het loket en de juridische verankering.



Staatssecretaris
cc Minister

Bestuurskern

Prog.dir. Duurzame Mobiliteit
Unit Algemeen Beleid

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

Bescherming persoonlijke levenssfeer

beslisnota

Tijdelijk besluit ZE-zones en start internetconsultatie

Datum

12 januari 2021

Kenmerk

IENW/BSK-2021/430

Inleiding

Onlangs heeft u ingestemd met de startnota, waarmee de wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV) ten behoeve van de uitwerking van de ZE-zones voor stadslogistiek in gang is gezet. Inmiddels is het concept van het besluit tot wijziging van het RVV gereed (bijlage 1). Met deze nota leg ik dit aan u voor. Tevens vindt u in bijlage 2 de webtekst voor publicatie van de bijbehorende internetconsultatie en vraag ik u in te stemmen met de start daarvan.

Geadviseerd besluit

Ik adviseer u in te stemmen met het concept besluit tot wijziging van het RVV en de start van de internetconsultatie, zodat deze zo snel mogelijk van start kan gaan.

Beslistermijn

Met het oog op behandeling van de het concept besluit in de CFEZIL van 16 maart en de doorlooptijd van de consultatie (zie planning in bijlage 3), verzoek ik u uiterlijk 21 januari in te stemmen.

Argumentatie

In het concept besluit zijn de overeengekomen overgangsbepalingen voor bestel- en vrachtauto's uit uw brief aan de Kamer van 5 oktober 2020 (bijlage 4) verwerkt. Voor vrachtauto's werd daarbij onderscheid gemaakt tussen bakwagens en trekker-opleggercombinaties. Hiervoor is het begrip 'opleggertrekker' geïntroduceerd in het besluit.

Het is gebruikelijk dat een wijziging van regelgeving door middel van een internetconsultatie aan belanghebbenden wordt voorgelegd.

Politieke context

In het Klimaatakkoord is afgesproken dat vanaf 2025 zero-emissie zones voor stadslogistiek worden ingevoerd in 30-40 grotere gemeenten. Met de aanpassing van het RVV zorgt u ervoor dat er in heel Nederland een geharmoniseerd systeem van ZE-zones komt met dezelfde overgangstermijnen, ontheffingen en vrijstellingen. Dit is in feite de uitwerking van het afsprakenkader zoals u op 5 oktober aan de Tweede Kamer heeft gecommuniceerd. Zodra de inbreng uit de consultatie is verwerkt, zal het besluit bij de Kamers worden voorgehangen.

Kader

Bij besluit van 29 oktober 2019 tot wijziging van het RVV heeft u al de ZE-zones en het daarbij behorende verkeersbord geïntroduceerd. Met de thans beoogde aanpassing van het RVV geeft u invulling aan de het afsprakenkader zoals opgenomen in uw brief aan de Kamer van 5 oktober 2020. In het RVV worden de hoofdlijnen van de regelgeving voor ZE-zones vastgelegd. Het is aan de gemeenten om middels een verkeersbesluit de ZE-zone daadwerkelijk in te stellen.

Krachtenveld, afstemming, financiële en juridische implicaties, communicatie

In het kader van de voorbereiding van de wijziging van het RVV is onlangs een MKB-toets uitgevoerd en heeft de ambtelijke pre-consultatie met het Adviescollege Toetsing Regeldruk plaatsgevonden. Daarnaast is de betrokkenen bij de Uitvoeringsagenda Stadslogistiek onder het Klimaatakkoord om input gevraagd. De inbreng die hierbij naar voren is gebracht, is verwerkt in het conceptbesluit en begeleidende tekst bij de internetconsultatie. De concept wijziging is afgestemd met JenV en het parket centrale verwerking van het openbaar ministerie. Zij hebben geen opmerkingen.

Bescherming persoonlijke levenssfeer



Staatssecretaris

Bestuurskern

Prog.dir. Duurzame Mobiliteit
Voertuigemissies en
Brandstoffen

Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Contactpersoon

Bescherming persoonlijke levenssfeer

beslisnota

Startnota wijziging RVV tbv zero-emissiezones
stadslogistiek

Datum

11 november 2020

Kenmerk

IENW/BSK-2020/217513

Inleiding

In het Klimaatakkoord van 28 juni 2019 is afgesproken om vanaf 2025 zero-emissie (ZE-)zones in te voeren voor stadslogistiek in de 30-40 grootste gemeenten. In uw brief aan de Kamer van 5 oktober 2020 heeft u het toegangsregime en de spelregels voor de ZE-zones verder uitgewerkt. Hierbij ontvangt u een advies op welke wijze deze afspraken juridisch kunnen worden verankerd. In de toelichting van deze nota ontvangt u de antwoorden op de 7 hoofdvragen uit het Integrale afwegingskader beleid en regelgeving (IAK, bijlage 1). Daarnaast is een indicatieve planning bijgevoegd (bijlage 2).

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd om in te stemmen met de startnota (IAK, bijlage 1). Met uw akkoord kan de (ambtelijke) voorbereiding van de wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 verder (en daarmee de juridische invulling van de spelregels omtrent de ZE-zones). In de eerste week van januari krijgt u een beslisnota met de concept uitwerking van de RVV wijziging, zodat de internetconsultatie bij voorkeur op 18 januari kan starten.

Beslistermijn

Graag voor de kerst 2020, dit in verband met beoogde start van de internetconsultatie op 18 januari 2021.

Argumentatie

Bij besluit van 29 oktober 2019 tot wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV) heeft u de ZE-zones en het daarbij behorende verkeersbord geïntroduceerd. Met de thans beoogde aanpassing van het RVV 1990 geeft u invulling aan de het afsprakenkader zoals opgenomen in uw brief aan de Kamer van 5 oktober 2020. Het gaat dan onder meer om het vastleggen van de overgangsregeling voor vrachtauto's en bestelauto's en het regelen van de vrijstellingen en ontheffingen voor bijzondere voertuigen.

Planning

Het streven is de concept uitwerking van het voorstel tot wijziging van het RVV 7 januari voor de Staf-Stas te agenderen, zodat het na de internetconsultatie, uiteindelijk op 29 maart bij de Kamers voorgehangen kan worden.

Het is sterk afhankelijk van de Kamerbehandeling van het voorstel, mede gelet op de TK-verkiezingen, wanneer het voorstel voor advies kan worden voorgelegd aan de Raad van State. Indicatief wordt hiervoor mei 2021 aangehouden. Het aangepaste RVV 1990 zou dan in werking kunnen treden op 1 januari 2022.

Aan deze planning zijn een aantal risico's verbonden (zie bijlage 2). Streven is in elk geval dat de internetconsultatie (nu gepland op 18 januari) start voor het verkiezingsreces 12 februari.

Afstemming

De afspraken zoals verwoord in uw Kamerbrief van 5 oktober 2020 zijn tot stand gekomen in overleg met gemeenten (VNG, GNMI, Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Utrecht en Tilburg), de sector (TLN, evofenedex, RAI Vereniging, BOVAG, MKB Nederland) en Natuur & Milieu. Deze partijen zullen ook betrokken zijn bij de wijziging van het RVV 1990.

Politieke context

Het betreft hier een afspraak uit het Klimaatakkoord. Met de beoogde aanpassing van het RVV zorgt u ervoor dat er in heel Nederland een geharmoniseerd systeem van ZE-zones komt met hetzelfde toegangsregime en overige spelregels, zoals de ontheffingen en vrijstellingen.

Kader

In het RVV worden de hoofdlijnen van de regelgeving van ZE-zones vastgelegd. Het is aan de gemeenten om middels een verkeersbesluit de ZE-zone daadwerkelijk in te voeren.

Krachtenveld, afstemming, financiële en juridische implicaties, communicatie

In de toelichting bij deze nota wordt ingegaan het krachtenveld, afstemming, financiële en juridische implicaties, communicatie.

Bescherming persoonlijke levenssfeer

Toelichting

BIJLAGE 1 Integraal afwegingskader beleid en regelgeving (IAK)

1. Wat is de aanleiding?

In 2019 is het mogelijk gemaakt dat gemeenten vanaf 1 januari 2025 zero emissie zones voor vracht- en bestelauto's kunnen invoeren. Om ondernemers voldoende tijd te geven daarop in te laten spelen wordt middels een aanpassing van de regelgeving (RVV 1990) een overgangsregeling voor bepaalde voertuigen geïntroduceerd en worden vrijstellingen en ontheffingen vastgesteld.

2. Wie zijn betrokken?

Aangezien het hier om een aanrijking van een instrument voor gemeenten gaat, zijn de VNG, het GNMI en gemeenten bij de voorbereiding betrokken. Het is vooral van belang dat de regeling goed uitvoerbaar en handhaafbaar is en daarmee daadwerkelijk in de praktijk wordt toegepast.

De invoering van ZE-zones in 2025 heeft gevolgen voor de bezitters van bedrijfsvoertuigen (vracht- en bestelauto's). Om het maatschappelijk draagvlak te waarborgen zijn diverse brancheorganisaties en maatschappelijke organisaties betrokken bij de totstandkoming het afsprakenkader.

Daarnaast zullen de RDW en OM/politie betrokken zijn bij de vormgeving en uitwerking van de wetswijziging uit oogpunt van uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid.

3. Wat is het probleem?

Binnensteden worden voornamelijk veelal bevoorrad met vervuilende dieselveertuigen. Stadslogistiek kan duurzamer en efficiënter. Door de stad minder, schoner, stiller en emissieloos in te rijden kan een aanzienlijke bijdrage geleverd worden aan de verbetering van de leefbaarheid en de uitstoot van broeikasgassen wordt teruggedrongen met 1 Mton.

Met de voorliggende wijziging van het RVV wordt de overgangsregeling voor vrachtauto's en bestelauto's vastgelegd en de vrijstellingen en ontheffingen voor bijzondere voertuigen geregeld.

4. Wat is het doel?

Partijen werken gezamenlijk aan duurzame en efficiënte stadslogistiek. Dit heeft tot doel de gezondheid, bereikbaarheid, leefbaarheid, economische vitaliteit en veiligheid in steden te verbeteren en de klimaatverandering te beperken. Partijen streven naar emissievrije stadslogistiek in middelgrote zones in dertig tot veertig grotere gemeenten vanaf 2025 (circa 1 Mton CO₂-reductie). Met deze wijziging van het RVV wordt duidelijkheid geboden aan voertuigbezitters of zij toegang hebben tot de ZE-zone.

5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

De overheid zet in op verbetering van de leefbaarheid en vermindering van CO₂-uitstoot. Minder automobilititeit en het verduurzamen daarvan draagt bij aan deze doelstellingen. De ZE-zones, zeker als deze in meerdere steden worden ingevoerd, leveren een directe bijdrage aan de vermindering van CO₂-uitstoot, maar dienen ook als katalysator voor de verduurzaming van de hele logistieke sector. Ondernemers moeten kunnen anticiperen op de komst van de ZE-zones, vandaar de introductie van een overgangsregeling, vrijstellingen en ontheffingen.

6. *Wat is het beste instrument?*

Er zijn meerdere instrumenten gericht op de vermindering van de uitstoot van CO₂ en/of vervuilende emissies. Het invoeren van ZE-zones is één van die instrumenten. De logistieke sector wordt ook andere manieren geprikkeld om te verduurzamen. Daarbij kan worden gedacht aan de vrachtwagenheffing, de aanscherping van Europees bronbeleid en inzet op modal shift.

7. *Wat zijn de gevolgen?*

Bedrijfsleven

Voor bedrijven met vracht- of bestelwagens zijn de gevolgen van invoering van ZE-zones aanzienlijk, omdat deze op termijn hun wagenpark moeten vervangen door ZE voertuigen of overstappen op een alternatief logistiek concept waardoor zij niet meer zelf de stad in hoeven maar diensten uitbesteden. Zero emissie bestel- en vrachtauto's zijn in de aanschaf vooralsnog duurder dan diesel-aangedreven voertuigen.

Om een soepele overgang voor bedrijven mogelijk te maken, wordt een overgangstermijn voorgesteld.

- Alle nieuwe bestel- en vrachtauto's die vanaf 1 januari 2025 op kenteken worden gezet moeten nul-emissie aan de uitlaat zijn om de nul-emissiezone in te mogen.

Voor vrachtauto's

- Oplegger-trekkers van emissieklasse 6 die op 1 januari 2025 maximaal 8 jaar oud zijn mogen tot uiterlijk 1 januari 2030 de zone inrijden.
- Alle overige vrachtwagens van emissieklasse 6 die op 1 januari 2025 maximaal 5 jaar oud zijn mogen tot uiterlijk 1 januari 2030 de zone in rijden.
- Plug-in hybride vrachtauto's hebben tijdelijk, tot 1 januari 2030, toegang tot de nul-emissie zone, als zij daar aantoonbaar en handhaafbaar emissieloos rijden.

Voor bestelauto's

- Bestelauto's met minimaal Euroklasse 5 hebben tot en met 31 december 2026 toegang tot de zero-emissiezones voor stadslogistiek.
- Bestelauto's met minimaal Euroklasse 6 hebben tot en met 31 december 2027 toegang tot de zero-emissiezones voor stadslogistiek.

Daarnaast geldt dat, net als bij de milieuzones, voor specifieke voertuigen een vrijstelling of een ontheffing kan worden afgegeven. In de eerste plaats vallen voertuigen van veertig jaar of ouder onder de vrijstelling. Dit betreft de categorie van klassiekers of oldtimers. De tweede categorie vrijgestelde voertuigen betreffen rolstoel toegankelijke voertuigen. Bij een derde categorie vrijstellingen gaat het om acht soorten vrachtauto's die in het kentekenregister herkenbaar zijn aan de specifieke carrosseriecode. Voertuigen waarvoor een ontheffing kan worden aangevraagd, zijn net als bij bestaande milieuzones, kermis- en circusvrachtauto's, vrachtauto's voor exceptioneel transport, verhuisauto's en vrachtauto's met een laadkraan met een hefvermogen van 35 tonmeter of meer en die een datum eerste toelating hebben van twaalf jaar of jonger.

Burgers

De ZE-zone is bedoeld voor stadslogistiek en niet voor particulieren. Zij kunnen daarom bij de gemeente een ontheffing aanvragen voor hun bestelauto, mits zij aan kunnen tonen dat het voertuig niet bedrijfsmatig gebruikt wordt.

Milieu

Voor het milieu is er een positief effect door de verbetering van de leefbaarheid, luchtkwaliteit, geluidsreductie en vermindering CO₂-uitstoot.

Overheid

De Rijksoverheid maakt het invoeren van ZE-zones mogelijk door de aanpassing van het RVV 1990. Gemeenten die opteren voor de invoering van een ZE-zone zullen dit moeten vastleggen via een verkeersbesluit. Het traject tot invoering van de ZE-zones wordt ondersteund door een subsidieregeling vanuit de rijksoverheid waarmee de aanschaf van ZE bestel- en vrachtauto's wordt gestimuleerd.

Hier hoort nog bij dat er voor de overstap van ondernemers met een Euro4 bus nog een extra steun in de rug komt

BIJLAGE 2 Planning

Stap	Planning	Risico	Beheersing
Tekst en toelichting RVV	Wordt momenteel uitgewerkt	Ingewikkelde uitwerking. Beperkte capaciteit HBJZ.	HBJZ, Dumo. In samenwerking met RDW.
MKB toets	7 december	Kritische houding ondernemers	Begeleiding gesprek door Dumo
HBJZ-toetspool	14 december	Kritische vragen	HBJZ
Beslisnota concept RVV wijziging	Eerste week januari	Tijdige aanlevering	Dumo, DBO
ATR toets	11 januari	Sombere inschatting administratieve lasten	Toelichting Dumo, HBJZ
Start internetconsultatie	18 januari	Tijdig publiceren	Dumo, Directie Participatie
Verwerking uitkomst consultatie	19 februari	Onvoorziene knelpunten	Dumo, HBJZ
WKB-toets JenV	22 februari	Kritische vragen	HBJZ
Voorleggen S + M	1 maart	Tijdig voorleggen en afstemmen	Dumo, DBO
Aanleveren CFEZIL	8 maart	Kritische vragen overige departementen	Dumo, HBJZ
Bespreking CFEZIL	16 maart	Vragen bij hamerstuk	Dumo, DBO
MR	2 april	Vragen bij hamerstuk	Minister
Voorhang, voorstel naar Kamers	2 april	Tijdige toezending aan Kamers	DBO, parlementaire zaken
Verwerking voorhang	eind april	Tweede Kamer wil niet agenderen vóór verkiezingen	Politiek assistent
Raad van State	Aanbieding in mei, doorlooptijd 3 maanden	Tijdig advies	HBJZ
Nader rapport	2 weken	Kritisch dictum	HBJZ, Dumo
Publicatie in Staatsblad	2 maanden	Tijdige publicatie	HBJZ
Inwerkingtreding	1 januari 2022		

Bovenstaande planning is ambitieus voor wat betreft de stappen tot aan de voorhang bij de Kamers. De planning houdt geen rekening met juridische complicaties in de uitwerking van de gemaakte afspraken. Mocht er onvoorziene problemen optreden, dan wordt een alternatief uitgewerkt en aan u voorgelegd.