

Mobiliteit en Omgevingswet

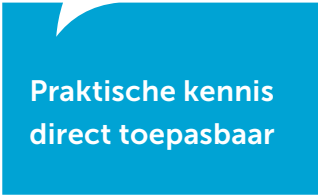
Ruimte voor vernieuwing



Over CROW

CROW bedenkt slimme en praktische oplossingen voor vraagstukken over infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer in Nederland. Dat doen we samen met externe professionals die kennis met elkaar delen en toepasbaar maken voor de praktijk.

CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie zonder winstoogmerk die investeert in kennis voor nu en in de toekomst. Wij streven naar de beste oplossingen voor vraagstukken van beleid tot en met beheer in infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid. Bovendien zijn wij experts op het gebied van aanbesteden en contracteren.



**Praktische kennis
direct toepasbaar**

Mobiliteit en Omgevingswet

Ruimte voor vernieuwing

CROW

Postbus 37, 6710 BA Ede

Telefoon (0318) 69 53 00

E-mail klantenservice@crow.nl

Website www.crow.nl

September 2018

CROW en degenen die aan deze publicatie hebben meegewerkt, hebben de hierin opgenomen gegevens zorgvuldig verzameld naar de laatste stand van wetenschap en techniek. Desondanks kunnen er onjuistheden in deze publicatie voorkomen. Gebruikers aanvaarden het risico daarvan.

CROW sluit, mede ten behoeve van degenen die aan deze publicatie hebben meegewerkt, iedere aansprakelijkheid uit voor schade die voortvloeit uit het gebruik van de gegevens.

De inhoud van deze publicatie valt onder bescherming van de auteurswet.

De auteursrechten berusten bij CROW.

Inhoud

Inleiding	4
1 Omgevingswet en mobiliteit	5
2 Omgevingswet en de verkeerskundige	6
3 Kern van de Omgevingswet	7
4 Instrumenten van de Omgevingswet	8
4.1 De Omgevingsvisie	9
4.2 Programma's	10
4.3 Het Omgevingsplan	11
5 Meer flexibiliteit en bestuurlijke afwegingsruimte	13
6 Omgevingswaarden	16
7 Nieuw in het omgevingsplan	17
7.1 Verplichtingen in het omgevingsplan	17
7.2 Voorzorgsbeginsel	17
7.3 Blijf een voorspelbare overheid	18
8 En nu? Actie!	19
Links	20
Begrippenlijst	21

Inleiding

De Omgevingswet regelt vanaf 2021 hoe de fysieke leefomgeving wordt gebruikt en ingericht. Voor professionals in mobiliteitsbeleid en de uitvoering daarvan is de Omgevingswet straks een belangrijke wet, zeker voor wie bij een overheid werkt.

Zo'n nieuwe wet roept ook een hoop vragen op: wat verandert er voor mij? Moet ik nu iets doen? Wat is er nieuw aan? Vragen die ook bij verkeerskundigen leven. Want mobiliteit en de fysieke leefomgeving hebben natuurlijk veel met elkaar te maken.

Voor sommigen zal het goed nieuws zijn dat het werk van de verkeerskundige niet ineens gaat veranderen als de Omgevingswet in werking treedt. Je hebt straks gewoon nog parkeerbeleid nodig, je optimaliseert kruispunten en participeert met bewoners over de inrichting van de schoolomgeving, zoals je nu ook al doet. In deze brochure lichten we toe hoe de relatie is tussen wat je nu doet en de nieuwe begrippen van de Omgevingswet.

Voor anderen zal het juist goed nieuws zijn dat de Omgevingswet kansen biedt voor integraal en duurzaam mobiliteitsbeleid. Kansen om de gemeente verkeersveiliger, leefbaarder en bereikbaarder te maken! De Omgevingswet biedt nieuwe mogelijkheden om initiatieven te ontplooiën samen met andere stakeholders. Mogelijkheden die niemand goed kan omschrijven, omdat er nog geen ervaring mee is opgedaan. Zou het bijvoorbeeld niet mooi zijn om verkeersveiligheid een prominente plek te geven in het ver-

gunningstelsel, of projectontwikkelaars te kunnen verplichten voorzieningen voor duurzame mobiliteit te plaatsen? Wie zoekt naar andere manieren om met mobiliteit bezig te zijn, zal in deze brochure hopelijk ideeën opdoen.

De Omgevingswet biedt kansen om ervoor te zorgen dat verkeerskundigen veel meer en eerder betrokken worden bij ruimtelijke projecten. Het doel van de Omgevingswet is om te komen tot een veilige en gezonde fysieke leefomgeving. Verkeerskundigen kunnen daaraan als geen ander een concrete bijdrage leveren. Mobiliteitsbeleid kan immers leiden tot meer fietsen en lopen, minder uitstoot van schadelijke stoffen, toegankelijke steden en dorpen voor alle doelgroepen, enzovoorts.

In deze brochure vatten we samen wat de Omgevingswet inhoudt en geven we een overzicht van de belangrijkste instrumenten van de Omgevingswet. De focus ligt in deze brochure op de toepassing van de Omgevingswet in mobiliteit en verkeer en vervoer.

We beperken ons tot voorbeelden voor gemeenten, omdat veel uitvoering en participatie met burgers vooral op het lokale niveau gebeurt. Eerder is in het kader van Tour de Force 2020 al een *Whitepaper* uitgegeven over de kansen die fietsen en lopen bieden om tot een vitale en gezonde stad of dorp te komen in de omgevingsvisie. Ook zal dit jaar nog een CROW-publicatie over parkeren en de Omgevingswet het licht zien. Deze brochure richt zich op het hele mobiliteitsbeleid en focust meer op het programma- en planniveau.

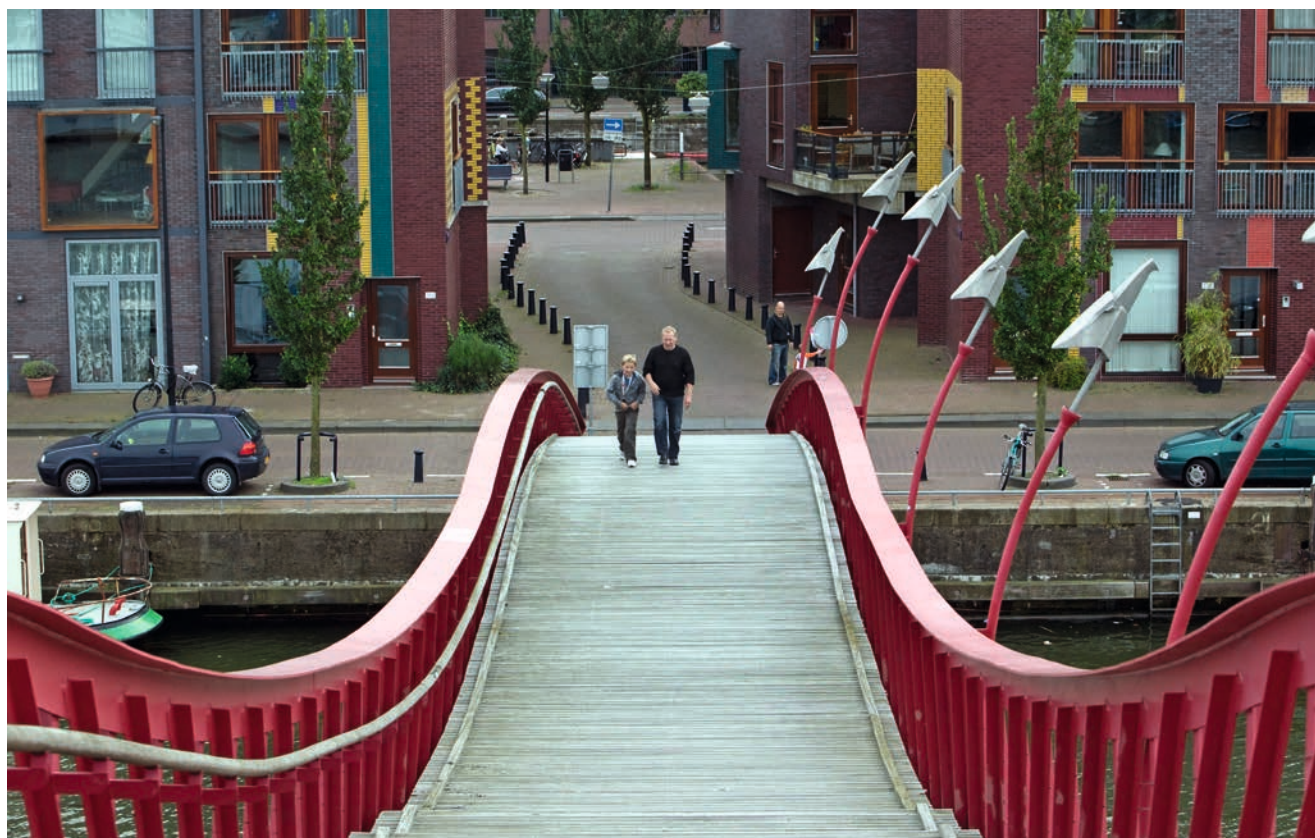
Het huidige instrumentarium voor mobiliteitsbeleid bestaat vooral uit verboden en vergunningen, ooit bedacht om de fysieke leefomgeving te beschermen. De laatste jaren is behoefte ontstaan aan maatwerk in regelgeving en aan ruimte voor initiatieven van burgers. De overheid komt steeds vaker tegemoet aan die behoefte. Bewoners die samen tijdelijk een leefstraat willen inrichten in hun wijk bijvoorbeeld, krijgen nu vaak al medewerking van de gemeente.

De Omgevingswet geeft ruimte om dit soort passieve medewerking om te zetten in actieve medewerking. Of zoals de wetgever het zegt: van toelatingsplanologie naar uitnodigingsplanologie, van 'nee tenzij' naar 'ja mits'. De instrumenten die de wet biedt, zijn vooral toekomstgericht en veel minder behoudend dan we gewend zijn.

De Omgevingswet maakt dingen mogelijk, geeft instrumenten om kwaliteiten van de leefomgeving te beschrijven en te borgen en gaat uit van onderling vertrouwen en gesprekken tussen stakeholders.

De Omgevingswet is vooral een kans voor creatieve ambtenaren die zoeken naar manieren om doelen te bereiken. Dus goede kans dat je al werkt in de geest van de Omgevingswet.

De Omgevingswet heeft als doel onder meer simpelere en eenduidigere procedures, snellere en betere besluitvorming, ontsnippering, eenvoud, ruimte voor ontwikkeling, een veilige en gezonde fysieke leefomgeving, cultuuromslag, één loket voor vergunningen, gedeelde zorgplicht en meer participatie.



De Omgevingswet zorgt voor een integrale aanpak van beleid. Verkeerskundigen werken meestal wel integraal, maar veel andere domeinen werken vooral sectoraal. Onder de Omgevingswet is het de bedoeling dat alle relevante sectoren, ook buiten het fysieke domein, met elkaar plannen maken en uitvoeren. Bij allerlei activiteiten breng je, gevraagd of ongevraagd, je verkeerskundige kennis in. Vrijwel elke activiteit in de fysieke leefomgeving heeft een relatie met mobiliteit. Dan is de kennis van de verkeerskundige essentieel voor het bereiken van de lokale doelen van de Omgevingsvisie. Mobiliteit speelt een grote rol in het meer bewegen van mensen en hun mogelijkheid om langer zelfstandig te blijven. Volgens de Omgevingswet zorg je dat jouw kennis benut wordt bij nieuwbouwplannen en economische analyses, om maar eens wat te noemen.

De nu al integraal denkende verkeerskundige zal baat hebben bij de Omgevingswet: plannen kunnen uitgewerkt worden, in samenwerking met (en mede gefinancierd door) ook andere sectoren. Hierdoor kunnen zaken soms sneller gerealiseerd worden.

Voorheen zou je vanuit je eigen beleidskaders een bestemmingplan of ruimtelijke ontwikkeling invullen, verkeersprojecten starten of voorliggende plannen toetsen.

Met de Omgevingswet moet je vooraf op een hoger niveau de verkeerambities formuleren en deze afstemmen met ambities van andere sectoren. Je rol verandert van meer toetsend naar meer adviserend en integraal afwegend. Dit betekent ook wel wat voor de competenties die je nodig hebt.

Meer en eerder betrokken zijn bij plannen biedt talloze voordelen:

- Tijd: minder repareren, meer voorkomen
- Plezier: volwaardig mee kunnen doen en oplossingen kunnen aandragen
- Resultaat: meer kans op het bereiken van doelen
- Samenwerking: inbrengen van belangen van stakeholders
- Output: door meer belanghebbenden bij projecten, meer kans op realisatie en dus resultaat

*“De Omgevingswet voegt niets toe,
oude wijn in nieuwe zakken”*

*Dat hangt helemaal van jouw
ambities af. Wat je nu doet,
kun je straks onder de
Omgevingswet ook doen.
Wat je nu niet kunt doen,
kan straks waarschijnlijk wel
(of beter).*

De Omgevingswet is meer dan één wet, het is een stelsel van verschillende wetten en regels. Een paar wetsartikelen maken duidelijk wat de kern van de Omgevingswet is.

Volgens artikel 1.2 gaat de wet over de fysieke leefomgeving en over activiteiten die gevolgen (kunnen) hebben voor de fysieke leefomgeving. Artikel 1.3 zegt dat de Omgevingswet is gericht op het in onderlinge samenhang:

1. bereiken en in stand houden van een *veilige en gezonde* fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit, en
2. doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving ter vervulling van maatschappelijke behoeften met het oog op duurzame ontwikkeling, de bewoonbaarheid van het land en de bescherming en verbetering van het leefmilieu.

Even verder in de wet staat dat een bestuursorgaan (gemeenteraad, college van burgemeester & wethouders, Provinciale Staten, Gedeputeerde Staten, et cetera) zijn taken en bevoegdheden die hij op grond van de Omgevingswet heeft, uitsluitend uitoefent met het oog op deze doelen (artikel 2.1 lid 1 Omgevingswet). Daarbij is een gemeente bevoegd gezag, tenzij daarover andere regels zijn gesteld (artikel 2.3 lid 1 Omgevingswet).

In het kort: de gemeenten zijn aan zet en alles wat zij in de fysieke leefomgeving doen gebeurt in het kader van veiligheid, gezondheid en de behoeften van huidige en toekomstige generaties.

Dat is een ambitie die verkeers- en vervoerprofessionals bekend in de oren zal klinken. Ook in mobiliteitsbeleid zitten vaak ambities die verder gaan dan louter verkeers- en vervoerprofessionals, zoals gezondheidsbevordering en duurzame mobiliteit. Laten we kijken welke instrumenten de Omgevingswet biedt om die ambities concreet te maken.

De Omgevingswet verandert veel, maar natuurlijk niet alles. De Wegenverkeerswet, het RVV 1990 en het BABW blijven gewoon gelden naast de Omgevingswet. Ook de richtlijnen van CROW behouden hun waarde. Wel verandert alles wat we nu gewend zijn rond bestemmingsplannen, verordeningen en vergunningen.

De Omgevingswet bestaat uit:

- De wet zelf
- Vier Algemene Maatregelen van Bestuur: omgevingsbesluit, besluit kwaliteit leefomgeving, besluit bouwwerken leefomgeving en besluit activiteiten leefomgeving
- Omgevingsregeling
- Digitaal Stelsel Omgevingswet
- Invoeringswet en invoeringsbesluit

Daarnaast komen er aanvullingsregelingen over bodem, geluid, natuur en grondeigendom.

Tijdens de bouw van de Omgevingswet worden diverse andere wetten gewijzigd, zoals de Crisis- en herstelwet en de Algemene wet bestuursrecht.



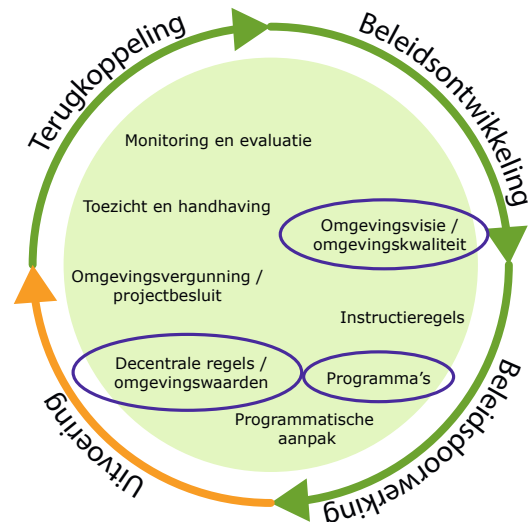
De indeling van de fysieke ruimte gaat van de huidige toelatingsplanologie naar uitnodigingsplanologie. Dat houdt in dat het "nee, tenzij je aan de vergunningvereisten voldoet" plaatsmaakt voor "ja, maar dan graag met oog voor de omgevingskwaliteiten die we belangrijk vinden". Daarvoor worden ook de beschikbare planologische instrumenten veranderd.

In de Omgevingswet draait veel om het begrip gebruiksruimte: de vrijheid in een bepaald gebied om daar bepaalde activiteiten te mogen uitvoeren. Zo kan een overheid gebieden aanwijzen waar veel geluid mag worden geproduceerd, of milieubelastende activiteiten mogen plaatsvinden. Het aanwijzen van een wandelgebied of schoolzone met daarbij het verhinderen van (doorgaand) vrachtverkeer is een ander voorbeeld van het indelen van gebruiksruimte. De Omgevingswet maakt het mogelijk om heel gericht te regelen wat in een bepaald gebied mogelijk is en om specifieke waarden in een gebied te ontwikkelen of te beschermen. Daarvoor krijgt het bevoegd gezag veel meer afwegingsruimte dan nu. Dat is de ruimte (beter: de plicht!) om de verschillende belangen af te wegen. Daarover later meer.

Om de gebruiksruimte goed te benutten biedt de Omgevingswet zes kerninstrumenten:

- 1 de omgevingsvisie (verplicht op nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau)
- 2 het programma
- 3 decentrale regels (gemeentelijk omgevingsplan, provinciale omgevingsverordening en waterschapsverordening)
- 4 algemene rijksregels (AMVB's)
- 5 de omgevingsvergunning
- 6 het projectbesluit (ter vervanging van tracébesluit, inpassingsplan en projectplan Waterwet)

Voor het vertalen van mobiliteitsbeleid naar 'werken in de geest van de Omgevingswet' lenen de eerste drie instrumenten zich het best: de omgevingsvisie, programma's en decentrale regels. Voor uitleg over algemene rijksregels, de omgevingsvergunning en het projectbesluit zie *het Omgevingswetportaal*. Van de decentrale regels wordt hier alleen het omgevingsplan uitgewerkt, omdat gemeenten de doelgroep van deze brochure zijn en omdat gemeenten omgevingsplannen maken.

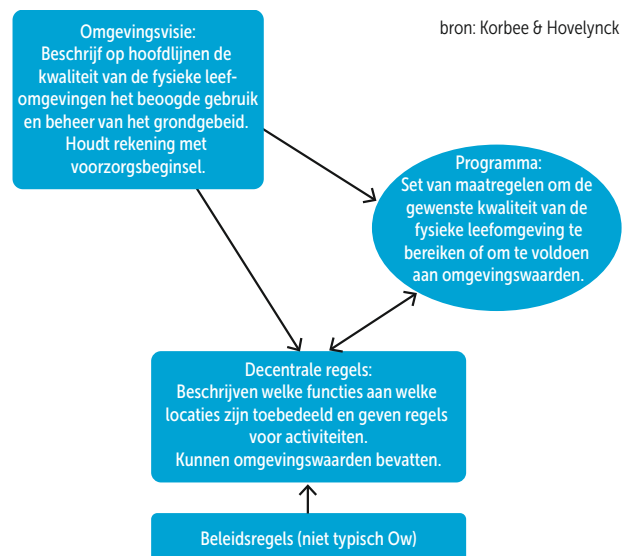


vrij naar aandeslagmetdeomgevingswet.nl

De ontwikkeling van de Omgevingswet volgt de beleids-cyclus: beleidsontwikkeling-beleidsdoorwerking-uitvoering-terugkoppeling.

Omgevingsvisies zijn de uitkomst van beleidsontwikkeling, programma's geven aan hoe het beleid doorwerkt in de praktijk en bij de uitvoering van maatregelen zijn de decentrale regels uit het omgevingsplan nodig. Omgevingskwaliteiten in de omgevingsvisie worden eventueel uitgewerkt tot omgevingswaarden in het omgevingsplan.

De omgevingsvisie, het programma en decentrale regelgeving verhouden zich als volgt tot elkaar (zie schema):



4.1 De Omgevingsvisie

In de omgevingsvisie staat het antwoord op de vraag: 'Wat voor stad, dorp of wijk willen we zijn en hoe zorgen we ervoor dat we tot een vitale en gezonde stad, dorp of wijk komen?'

Iedere gemeente stelt een eigen omgevingsvisie op, of stelt in samenwerking met buurgemeenten een regionale omgevingsvisie op.

Een omgevingsvisie bevat drie onderdelen:

1. de hoofdlijnen van de kwaliteit van de fysieke leefomgeving;
2. de hoofdlijnen van het beoogde gebruik en beheer van het gemeentelijk grondgebied;
3. de hoofdzaken van het te voeren integrale beleid.

Aan de gewenste kwaliteiten worden streefwaarden of normen gekoppeld. Bekend zijn de normen voor lucht en geluid die vanuit Europa zijn voorgeschreven. Deze kwaliteiten of normen kunnen in het omgevingsplan worden uitgewerkt tot omgevingswaarden met meetbare, berekenbare of objectieve eenheden (zie onder omgevingsplan). Het beoogde gebruik van gemeentelijk grondgebied kan niet opgesteld worden zonder aandacht voor mobiliteit. Een integrale aanpak is noodzakelijk, voor het benoemen van kwaliteiten zijn veel verschillende disciplines en belanghebbenden nodig. Er worden zoveel mogelijk afdelingen binnen de organisatie én zoveel mogelijk stakeholders buiten de gemeentelijke organisatie betrokken bij het opstellen van de visie. Samen geef je aan 'hoe willen we hier leven met elkaar?'. Het Rijk en alle provincies maken een eigen omgevingsvisie. Op langere termijn is het de bedoeling dat al die omgevingsvisies op elkaar gaan aansluiten.

GVVP's komen in de Omgevingsvisie

In de Planwet verkeer en vervoer (1998) staat dat elke gemeente 'samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid' moet voeren. Zodra de Omgevingswet wordt ingevoerd, vervalt de Planwet. Het gemeentelijk verkeersbeleid wordt dan opgenomen in de Omgevingsvisie.

De Gemeente Oldambt heeft in haar omgevingsvisie eerst de 'kernkwaliteiten' van de gemeente beschreven en verwoordt dan de volgende kernvisie:

"Deze waarden koesteren we. Oldambt is een uniek gebied waar de inwoners trots op zijn. Die unieke positie komt tot uitdrukking in kernwaarden als ruimte, rust, landschap, gastvrijheid, verbindingen (ligging aan een snelweg, aan water en Duitsland), natuur, landbouw, toerisme en recreatie, water, duisternis en karakteristieke elementen.

Met inachtneming van die kernwaarden is er ruimte voor kansen en flexibiliteit. In dit hoofdstuk worden de kaders weergegeven voor de toekomst van de fysieke leefomgeving van de gemeente. Met de visie willen we ruimte bieden aan initiatieven, zonder dat deze initiatieven al bekend zijn. We willen uitnodigen tot ontwikkeling."

De gemeente Utrecht beschrijft in haar omgevingsvisie heel andere kwaliteiten:

"Gezonde verstedelijking is in alle gevallen het uitgangspunt. Dat betekent focussen op bewegen, welbevinden, perspectief op wonen, werk en opleiding, duurzaamheid. Utrecht is bovendien, meer dan andere Nederlandse steden, een plek waar ontmoeting centraal staat. Voor het verkeer heeft de groei van de stad grote gevolgen. We reageren daar op door een systeemsprong in de mobiliteit en leggen het accent op openbaar vervoer, fiets en voetganger.

We beschouwen de Binnenstad en het Stationsgebied, het Utrecht Science Park en Leidsche Rijn (Centrum) als economische hotspots waar we kansen willen creëren en benutten. We willen de openbare ruimte beter benutten en grotere betekenis geven als de plek waar de stad zich presenteert. Utrecht is interessant voor veel verschillende initiatieven en doelgroepen. We stimuleren de diversiteit van stadsdelen om die aantrekkingskracht te garanderen. Dat heeft wel z'n grenzen. Er zijn verschillen die we willen tegengaan, vooral verschillen die maatschappelijke ongelijkheid in de hand werken."

4.2 Programma's

Bij het concretiseren van de doelen uit de omgevingsvisie spelen programma's een grote rol. Een programma bevat maatregelen voor ontwikkeling, gebruik, bescherming en beheer van de fysieke leefomgeving. Het kan zich richten op een sector (bijvoorbeeld alleen mobiliteit) of op een gebied (bijvoorbeeld een woonwijk). Het programma wordt uitgevoerd binnen de regels die in het omgevingsplan (zie hierna) zijn vastgesteld.

Er zijn twee soorten programma's:

- niet verplichte programma's
Een gemeente kan met behulp van programma's gewenste ontwikkelingen in gang zetten. Denk aan een programma voor het bereiken van het beoogde gebruik van een gebied of voor het stimuleren van het fietsen.
- verplichte programma's
Wanneer er omgevingswaarden benoemd zijn in het omgevingsplan is het college van burgemeester en wethouders verplicht om die waarden te monitoren en een programma op te stellen voor het geval omgevings-

waarden overschreden/niet gehaald worden. Dat geldt zowel voor waarden die door Europa worden voorgeschreven als voor de eigen normen.

Een voorbeeld van een verplichting om een programma op te stellen: artikel 24.1 van het omgevingsplan voor ontwikkeling van het Hembrugterrein (gemeente Zaanstad).

"er is te allen tijde voorzien in voldoende parkeervoorzieningen binnen het plangebied volgens de normering, zoals die hiervoor is opgenomen in de beleidslijn 'gezond en veilig, onderdeel parkeren' en is voorgeschreven in lid 22.2 Parkeren."

De norm voor voldoende parkeervoorzieningen is hier geformuleerd als een omgevingswaarde, die verplicht jaarlijks gemonitord wordt en waarvoor een programma moet worden opgesteld.



Hembrugterrein, gemeente Zaanstad

Het 'Actieplan Utrecht fietst!' van de gemeente Utrecht is een voorbeeld van een niet verplicht programma. Het programma is opgesteld aan de hand van 'stads-gesprekken' en is niet gekoppeld aan omgevingswaarden.

In Utrecht zijn ook *gebiedsagenda's* opgesteld, die projecten per wijk bundelen. Ook de gebiedsagenda's kunnen gezien worden als niet verplichte programma's.

Maatregelen die in een programma opgenomen kunnen worden zijn heel divers, zoals aangescherpte eisen voor omgevingsvergunningen, communicatiecampagnes, afspraken met bedrijven of het beschikbaar stellen van subsidie.

4.3 Het Omgevingsplan

In het omgevingsplan brengt de gemeente de regels bij elkaar die op haar grondgebied gelden. Het omgevingsplan bevat de algemene regels die nodig zijn om de integrale omgevingsvisie uit te werken. Het gaat in de eerste plaats uit van mogelijkheden, niet van beperkingen. Zo heet het eerste hoofdstuk van het *omgevingsplan van Breda* bijvoorbeeld heel toepasselijk: 'Wat mag hier?'.

Decentrale regels: een gemeente maakt een omgevingsplan, een provincie een omgevingsverordening en een waterschap een waterschapsverordening.

Het omgevingsplan is volgens de wetgever voor gemeenten het belangrijkste instrument voor een samenhangende regulering van activiteiten in de fysieke leefomgeving. De grote meerwaarde van het omgevingsplan is dat alle relevante domeinen in een vroegtijdig stadium met elkaar aan tafel (moeten) zitten. Net als de omgevingsvisie, maak je een omgevingsplan dus het best in nauwe samenwerking met alle stakeholders in de gemeente.

De gemeenteraad stelt het omgevingsplan vast. De gemeenteraad kan de bevoegdheid tot het vaststellen van delen van het omgevingsplan delegeren aan het college van burgemeester en wethouders.

Het vaststellen van het omgevingsplan gaat volgens de zogeheten 'zienswijze-procedure': iedereen kan zienswijzen naar voren brengen tegen het ontwerp van het omgevingsplan voordat de gemeenteraad het vaststelt. Vier weken later treedt het omgevingsplan in werking. Wie het er niet mee eens is, kan bij de Raad van State in beroep.

De basis van het omgevingsplan bestaat uit de regels waarmee functies aan locaties worden toebedeeld en de regels die daarvoor nodig zijn. Ook voor mobiliteitsbeleid biedt dat kansen, maar dan moet je wel wat breder denken dan de mogelijkheden die er nu bestaan.

Voorbeeld: Schoolomgeving

Een schoolomgeving is een stapeling van gewenste kwaliteiten, functies en activiteiten in één gebied. Een typisch voorbeeld is een schoolomgeving waarin ook gewoond wordt, winkels zijn en groot verkeer rijdt. De schoolomgeving kan in de omgevingsvisie van kwaliteiten worden voorzien: rustig, veilig, gemengde leeftijdsopbouw, lage verkeersintensiteiten, et cetera. In het omgevingsplan worden vervolgens regels opgesteld en criteria voor vergunningen die passen bij de gewenste kwaliteiten.

Met behulp van programma's wordt de schoolomgeving in de loop van enkele jaren omgevormd tot de gewenste kwaliteit door middel van vergunningen-beleid. Daarin kan van alles geregeld worden, zoals: vergunningsstelsel voor bevoorrading (geluid, gewicht, tijden), eisen aan (sterkte van en beweging in) licht-reclames gedurende schooltijden, maximale winkeloppervlaktes binnen de schoolomgeving, eisen aan gezondheid van de verkochte waren, verplichting tot oprichten van speelmogelijkheden (gekoppeld aan aantal bouwlagen), et cetera.



Er is straks per gemeente één omgevingsplan, dat bestaat uit alle regels die in de gemeente gelden. Als je vóór 2021 niets doet dan bestaat het omgevingsplan uit alle huidige bestemmingsplannen en regels. Dat wordt een heel dik boek. Tijd dus om nu al te kijken of de regels wat opgeschoond kunnen worden.

Vanaf 2021 heten alle bestemmingsplannen en verordeningen samen 'omgevingsplan'. Wie voor die tijd niet in de geest van de Omgevingswet heeft gewerkt, krijgt van rechtswege een nietje door zijn gemeentelijke regels.

Een gemeente heeft nu vaak tientallen kleinere bestemmingsplannen en verschillende verordeningen. Vanaf 2021 heten die allemaal bij elkaar omgevingsplan. Dat omgevingsplan zal algemene regels bevatten, maar ook specifieke regels voor specifieke gebieden, net als de verschillende bestemmingsplannen nu. De overgang naar de Omgevingswet vereist dat veel regels opnieuw geformuleerd moeten worden om aan de vereisten van de nieuwe wet te voldoen. Dat is een mooie gelegenheid om overlap, onduidelijkheden en tegenstrijdigheden weg te werken die er nu vaak nog zijn. Volgens de Invoeringswet, die de overgang naar de Omgevingswet regelt, hebben gemeenten daar vanaf 2021 tien jaar de tijd voor.



In het omgevingsplan staat welke functies aan welke locaties worden toebedeeld en welke activiteiten zijn toegestaan. Hoe dat vervolgens in de praktijk wordt gebracht, kan een gemeente voor een groot deel zelf bepalen door een slimme mix van regels in omgevingsplan, programma's en beleidsregels. Er is niet één manier om de gebruiksruimte in te delen.

De Omgevingswet geeft veel flexibiliteit en veel bestuurlijke afwegingsruimte. Een omgevingsplan moet geen keurslijf worden, maar juist ruimte bieden aan toekomstige ontwikkelingen.

Streef je als gemeente een bepaalde ontwikkeling na, dan kun je dat als volgt via het omgevingsplan doen:

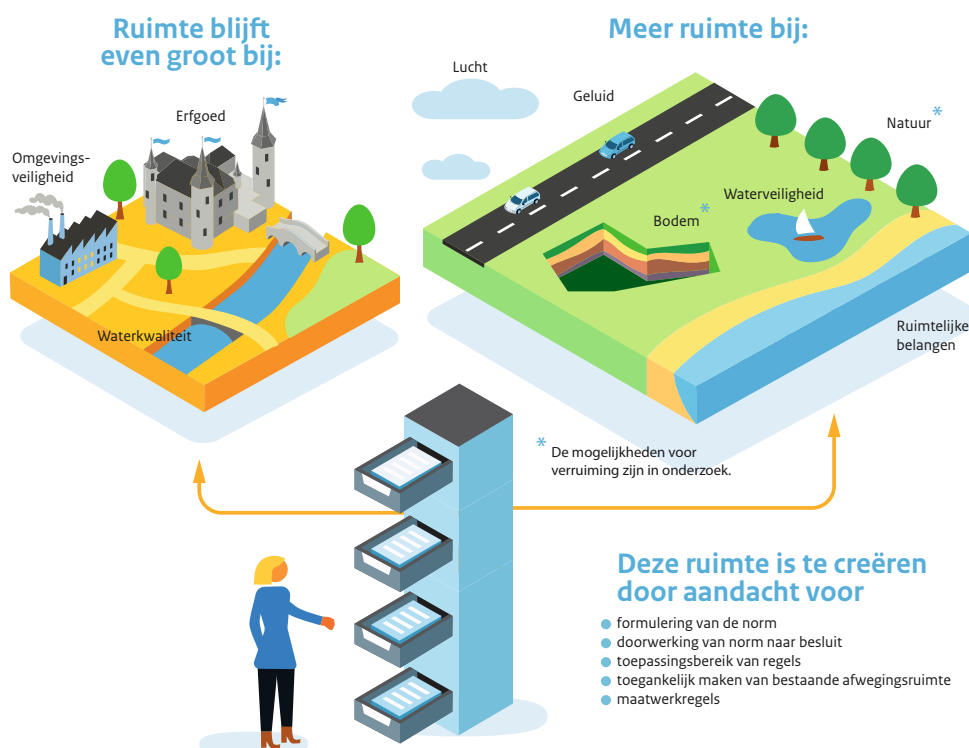
- je regelt het niet; bij de jaarlijkse herziening van het omgevingsplan kan altijd alsnog een regel worden opgenomen;
- je zet een regel in het omgevingsplan, zonder ruimte voor interpretatie;
- je zet een regel in het omgevingsplan en voegt eraan toe dat altijd overleg gewenst is;
- je zet een regel in het omgevingsplan en verwijst voor een inhoudelijke toets naar een ander document waarin nadere regels staan (beleidsregels).

Alle ruimte dus om te regelen wat je wilt regelen en los te laten wat niet geregeld hoeft te worden.

Een voorbeeld van die ruimte staat in de Nota van Toelichting bij het Omgevingsbesluit (één van de vier AMvB's) en gaat over het toestaan van uitritten. Ook daarvoor kunnen in het omgevingsplan op verschillende manieren regels geformuleerd worden.

Nota van Toelichting Omgevingsbesluit: mogelijkheden voor het reguleren van uitritten in een omgevingsplan

- 1 Toestaan van uitritten onder voorwaarde, bijvoorbeeld één uitrit per perceel met een maximale breedte van vijf meter.
- 2 Verbieden van een uitrit tenzij een melding wordt gedaan, al dan niet met de bevoegdheid voor de overheid om aanvullende voorschriften te stellen in een specifiek geval.
- 3 Een verbod om zonder omgevingsvergunning een uitrit aan te leggen. De vergunningsvoorschriften in het omgevingsplan bepalen aan welke eisen de uitrit moet voldoen, bijvoorbeeld dat de verkeersveiligheid niet nadelig wordt beïnvloed, ter beoordeling van een verkeerskundige.
- 4 Een volledig verbod voor het aanleggen of hebben van een uitrit.



In *Breda* heeft men er het volgende van gemaakt:

Voorbeeld uitrit in omgevingsplan Breda (artikel 19.2)

- a Het is verboden zonder omgevingsvergunning van het college een uitweg te maken, te hebben of te veranderen of het gebruik daarvan te veranderen.
- b Het verbod onder a geldt niet voor:
 - 1 een locatie waarop de Wet beheer rijkswaterstaatswerken, de Waterschapskeur of het Provinciaal wegenreglement van toepassing is;
 - 2 een locatie waarvoor het college in het kader van vaststelling van een definitief ontwerp van de openbare ruimte ingestemd heeft met het maken, hebben of veranderen van een uitweg.
- c Het college kan het verzoek om een omgevingsvergunning, zoals bedoeld onder a weigeren:
 - 1 in het belang van de verkeersveiligheid;
 - 2 in het belang van het uiterlijk aanzien van de omgeving;
 - 3 ter bescherming van openbare groenvoorzieningen;
 - 4 in het belang van de veiligheid en het doelmatig gebruik van de weg.

Uiteraard moet dan wel ergens te vinden zijn wat precies die inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig zijn. Een belanghebbende, maar ook de rechter, moet uiteindelijk kunnen toetsen of aan deze randvoorwaarde is voldaan.

Vaker zal niet naar andere documenten verwezen worden, maar naar een beleidsregel, een op ambtelijk niveau opgestelde uitleg over de juiste interpretatie van een gemeentelijk voorschrift.

Voorbeeld: een gemeente heeft voor een schoolomgeving als voorschrift in het omgevingsplan opgenomen dat de verkeerssituatie zodanig moet zijn ingericht dat kinderen tot twaalf jaar daarin veilig kunnen vertoeven. In het omgevingsplan is niet voorgeschreven hoe die situatie er dan precies uit moet zien.

Daarvoor is een aparte beleidsregel vastgesteld. Daarin staat dat de beoordeling van een verkeerssituatie rond scholen moet worden overgelaten aan een 'erkend specialist'. Aan het eind van de beleidsregel is een lijst opgenomen van specialismen die in dit verband erkend zijn. Die beleidsregel is opgesteld na overleg met SWOV en CROW.

Het is mogelijk om in het omgevingsplan te verwijzen naar een ander document waarin specifieke eisen worden gesteld. In het omgevingsplan Binckhorst van de gemeente Den Haag wordt bijvoorbeeld verwezen naar Duurzaam Veilig: 'Bij aanleg van nieuwe infrastructuur worden de inrichtingsprincipes van Duurzaam Veilig in acht genomen'.

Beleidsregels zijn namelijk eenvoudig aan te passen en zijn niet vatbaar voor bezwaar en beroep.

Bij de omgevingsplannen die nu worden opgesteld wordt veel gebruikgemaakt van beleidsregels.



Binckhorstterrein, gemeente Den Haag

Omgevingsplan Binckhorst gemeente Den Haag

In het omgevingsplan staat:

Artikel 7.2.1 onder h: er wordt in voldoende mate in parkeergelegenheid voorzien.

Artikel 7.2.1 onder i: er wordt rekening gehouden met het waarborgen van een goede bereikbaarheid van de Binckhorst als geheel voor zowel motorvoertuigen, openbaar vervoer als langzaam verkeer.

Artikel 7.2.1 onder j: er wordt rekening gehouden met een duurzame mobiliteit door een vergroting van het aandeel van de modaliteiten fiets en openbaar vervoer in het geheel aan verplaatsingen van en naar de Binckhorst, dan wel dat met andere vormen van vervoer het autogebruik en/of het gebruik van fossiele brandstoffen wordt beperkt.

Invulling in beleidsregels:

Voldoende parkeergelegenheid wordt gerealiseerd als wordt voldaan aan:

- voor gemotoriseerd verkeer: het Haags parkeerbeleid [...];
- voor fietsverkeer: de beleidsregel Fietsparkeernormen Den Haag [...].

Er wordt voldoende rekening gehouden met de bereikbaarheid wanneer een initiatief bijdraagt aan vermindering of spreiding van het verkeersaanbod ter plekke. Wanneer dat niet het geval is, dan moet aangetoond kunnen worden dat een verkeerstoename goed inpasbaar is. Verkeersonderzoek wordt genoemd als hét instrument om een en ander aan te tonen.

Rekening houden met duurzame mobiliteit= een door de gemeente goedgekeurde onderbouwing, waarin wordt onderbouwd dat met het initiatief er in 2030 een minimaal 50% groter aantal potentiële reizigers (bewoners, werknemers, bezoekers) op loopafstand van de (beoogde) haltes van het openbaar vervoer ontstaat dan door de ten tijde van de aanvraag fysiek aanwezige functie op die locatie.

Omgevingsplan van het Hembrugterrein gemeente Zaanstad

In het omgevingsplan staat:

Artikel 4.4.3: bij het aanleggen van verhardingen en wegen moet een verkeersveilige inrichting zijn 'zekergesteld zoals weergegeven in de beleidslijn "gebiedskwaliteit Hembrug"

Invulling in beleidsregels:

De richtlijnen van CROW vormen in principe het uitgangspunt voor de maatvoering van de wegen en de verkeersveiligheidsvoorzieningen

Als er normen gesteld zijn voor een kwaliteit die gehandhaafd moet worden, dan komen die normen in de vorm van omgevingswaarden in het omgevingsplan. Ook de omgevingswaarden die door Europa of het Rijk zijn voorgeschreven, komen in het omgevingsplan. Maar een gemeente kan ook zelf nieuwe omgevingswaarden vaststellen, bijvoorbeeld over geur- of lichthinder. Als in een omgevingsvisie is beschreven welke kwaliteiten in de fysieke leefomgeving de moeite waard zijn om te bewaken, kunnen die in het omgevingsplan uitgewerkt worden tot omgevingswaarden. Denk bijvoorbeeld aan een parkeernorm voor een bedrijventerrein, aan verkeersintensiteiten in een winkelgebied of aan de veiligheidsnormen voor een schoolomgeving.

De gemeente is ervoor verantwoordelijk dat de omgevingswaarden niet overschreden worden. Dat betekent dat omgevingswaarden gemonitord moeten worden en de gemeente een programma opstelt om eventueel te kunnen ingrijpen.

Omgevingswaarden moeten worden uitgedrukt in meetbare of berekenbare eenheden of in ieder geval in objectieve termen. 'Maximaal 60dB(A) aan de gevel' is een heldere omgevingswaarde, die is te meten en te handhaven. Voor mobiliteit is het nog niet zo makkelijk om omgevingswaarden te bedenken, maar wel is te bedenken waarover eventuele omgevingswaarden zouden kunnen gaan (parkeernormen, verkeersintensiteiten, et cetera).

Er is op het gebied van omgevingswaarden veel mogelijk. Een omgevingswaarde kan bijvoorbeeld worden uitgedrukt als enquêteresultaat: 'bewoners geven gemiddeld minstens een 7,5 voor de subjectieve verkeersveiligheid in hun woonomgeving'.

Bij het bepalen van omgevingswaarden moeten ook de economische effecten meegewogen worden. Daarom moet ook het bedrijfsleven betrokken worden bij het vaststellen van omgevingswaarden.

Monitoren van beleid is natuurlijk altijd een goed idee; je wilt weten of maatregelen het bedoelde effect hebben gehad. Maar monitoren vindt meestal maar mondjesmaat plaats. Als je monitoren van beleid en maatregelen belangrijk vindt, zorg dan dat je de juiste variabelen als omgevingswaarden in het omgevingsplan opneemt. Monitoring wordt dan verplicht en burgemeester en wethouders moeten zorgen voor een programma dat afwijkingen van de omgevingswaarden herstelt.

Een gemeente hóéft geen omgevingswaarden te formuleren. Vaak zal het mogelijk zijn met een programma de gewenste kwaliteit van de fysieke leefomgeving te bereiken.

Veel van de genoemde onderdelen van de Omgevingswet kennen we al in de regelgeving van nu. Maar enkele onderdelen zijn echt nieuw. We noemen de mogelijkheid om een verplichting op te leggen via het omgevingsplan en het voorzorgsbeginsel.

7.1 Verplichtingen in het omgevingsplan

Een nieuwigheid in de Omgevingswet is dat een omgevingsplan gebodsbepalingen kan bevatten, die aan burgers en bedrijven onvoorwaardelijke verplichtingen opleggen. Onder de huidige Wet ruimtelijke ordening (Wro) kan dat niet. Een bestemmingsplan kan volgens de Wro alleen beperkingen en verboden bevatten, of hooguit een voorwaardelijke verplichting, bijvoorbeeld om eerst iets te slopen voordat je iets nieuws neerzet. Maar óf je iets nieuws gaat neerzetten, moet je zelf weten; zolang je niet gaat bouwen hoeft je ook niet te slopen. Gebodsbepalingen bieden geheel nieuwe kansen voor het reguleren van de fysieke leefomgeving.

Een goed voorbeeld van een gebodsbepaling komt uit het *omgevingsplan Hembrugterrein* (gemeente Zaanstad) en betreft duurzame mobiliteit in artikel 19.9: 'De gebiedseigenaar is geboden maatregelen te treffen die het gebruik van duurzame mobiliteit stimuleren, hiertoe wordt onder andere verstaan het realiseren van oplaadpalen voor elektrisch rijden conform de vereisten uit de beleidslijn 'Gezond en veilig, onderdeel duurzaamheid'.

Een ander voorbeeld is artikel 19.6 uit datzelfde omgevingsplan: 'De gebiedseigenaar zorgt ervoor dat de buitenruimte verkeersveilig is, zoals bedoeld in de beleidslijn 'Gebiedskwaliteit Hembrug'.

De Nota van Toelichting bij het omgevingsbesluit noemt als voorbeeld een regel die 'het aanbrengen en in stand houden van beplanting op eigen terrein' verplicht in het kader van waterbeheer.

Je zou ook kunnen denken aan een algemene verplichting om op eigen terrein te parkeren (en dus nergens anders in de straat), of een specifieke verplichting voor omwonenden van een kruispunt om heggen, schuttingen en beplanting op het eigen terrein maximaal 50 centimeter hoog te laten zijn vanwege de verkeersveiligheid op het kruispunt. Dat kan dus betekenen dat je regelmatig moet snoeien.

Het kan voor waterschappen overigens ook interessant zijn om dergelijke verplichtingen in hun waterschapsverordening op te nemen, bijvoorbeeld om de toegang tot de watergangen te garanderen.

Overigens moet nog afgewacht worden of rechters in deze mogelijkheid meegaan. Het gaat immers nogal ver dat de overheid zich bemoeit met private eigendommen.

7.2 Voorzorgsbeginsel

In artikel 3.3 Omgevingswet staan enkele algemene beginselen waarmee in de omgevingsvisie rekening gehouden moet worden, waaronder het voorzorgsbeginsel. Dat beginsel is in detail uitgewerkt door de Commissie van de Europese Unie en houdt in dat de overheid maatregelen kan nemen als er wetenschappelijke aanwijzingen zijn dat negatieve effecten van activiteiten gevreesd moeten worden, maar hard bewijs nog ontbreekt. Vooral verkeersveiligheidsbeleid kan in het kader van het voorzorgsbeginsel worden vormgegeven, bijvoorbeeld in een specifieke samenwerking met SWOV en CROW.



Een voorbeeld van het voorzorgsbeginsel kan de ongewenste vermenging van snel en langzaam verkeer in een straat zijn. Er kan een moment komen dat voor ongevallen moet worden gevreesd. Dan kan een voorzorgsbeginsel, dat opgenomen is in de omgevingsvisie, voorschrijven dat ter plekke een fietsstraat moet worden ingericht. Fietsstraten zijn straten waarop zowel gemotoriseerd verkeer als fietsers rijden. Het idee van een fietsstraat is dat een auto 'te gast' is en dat een fietser zich daar thuis moet voelen.

Een fietsstraat kan op verschillende manieren uitgewerkt worden onder de Omgevingswet. Het concept fietsstraat kan voorgeschreven worden in een omgevingsplan als streefbeeld voor een inrichting. Eventueel kan in beleidsregels afgesproken worden wanneer daar precies naar gestreefd wordt, bijvoorbeeld pas wanneer groot onderhoud aan de orde is.

Zijn intensiteiten bepalend voor het al dan niet inrichten van een fietsstraat? Dan kan daarvan een programma gemaakt worden. Het heet een 'verplicht programma' als intensiteiten als omgevingswaarden in het omgevingsplan zijn opgenomen. Het heet een 'onverplicht programma' als intensiteiten niet als omgevingswaarden zijn benoemd.

Fietsstraten kun je dus regelen in het omgevingsplan (al dan niet via beleidsregels), via een programma als uitvloeisel van de omgevingsvisie (onverplicht) of op grond van omgevingswaarden uit het omgevingsplan (verplicht).

Dit voorbeeld geeft maar weer aan dat de verschillende instrumenten in de Omgevingswet op verschillende manieren kunnen worden ingezet om het gewenste doel te bereiken. De verschillende doelen die je met een regel wilt bereiken en de gecombineerde creativiteit van de stakeholders bepalen hoe de instrumenten ingezet worden.



Vooraf bij het invullen van het voorzorgsbeginsel kun je je creativiteit kwijt. Koppel bijvoorbeeld mobiliteit aan gezondheid en combineer je krachten.

Juist omdat in de Omgevingswet minder normen staan en er meer afwegingsruimte komt voor lokaal bestuur, hebben de landelijke GGD's kernwaarden voor een gezonde leefomgeving opgesteld. De kernwaarden richten zich op ruimtelijke keuzes waarmee de volksgezondheid het meest effectief kan worden beschermd en bevorderd, dus ook op het gebied van mobiliteit. Het gaat om waarden die wat de GGD's betreft idealiter in elk ruimtelijk plan of -beleid aan de orde moeten komen.

Enkele voorbeelden (vrij naar deze kernwaarden):

- Voor in een omgevingsvisie: 'Lopen of fietsen in plaats van met de auto of het openbaar vervoer is gezonder en beter voor de omgeving. Door voor dagelijkse verplaatsingen, naar werk, school en winkel, te fietsen en lopen kan iedereen voldoen aan de nationale beweegnorm. Hierbij is het nodig oog te hebben voor de behoeften van kwetsbare groepen zoals ouderen, kinderen en mensen die niet goed ter been zijn'.
- In een omgevingsplan kan aansluitend, analoog aan de omgevingsplannen van de gebieden Binckhorst en Hembrug, opgenomen worden: 'Bij groot onderhoud kiezen we voor (bromfietsvrije) vrijliggende fietspaden in plaats van fietsstroken, uit oogpunt van verkeersveiligheid en gezondere lucht voor de fietser'.

Zie bijvoorbeeld ook de *Whitepaper* van Tour de Force 2020 over lopen en fietsen in de omgevingsvisie. Het net gesloten klimaatakkoord en de klimaatwet die nu in de maak is, bieden in de toekomst misschien ook mogelijkheden.

7.3 Blijf een voorspelbare overheid

Als je iets nieuws verzint en dat opneemt in het omgevingsplan, zorg dan dat iedereen de bedoeling snapt. Het is belangrijk de rechtsgelijkheid voor alle burgers en bedrijven in het oog te houden. Een omgevingsplan biedt ruimte aan lokaal maatwerk, maar aan de verschillende milieuzones in het land is nu te zien dat lokaal maatwerk niet altijd gewenst is. Vooral voor mensen van buiten de eigen gemeente kan het onduidelijk worden hoe de regels precies zijn, wat kan resulteren in ongewenst gedrag en ophef over onbegrepen sancties.

De Omgevingswet is alleen een juridisch kader. De wetgever wil nadrukkelijk dat naast juridische ook niet-juridische mogelijkheden benut worden, zoals communicatie en goed overleg. Niet voor niets is participatie één van de pijlers van de Omgevingswet.

Met iedere actie die nu op je bord ligt, kun je een bijdrage leveren aan de omgevingsvisie, omgevingswaarden, een programma of aan het omgevingsplan. Daarbij kun je op iedere plaats in de beleidscyclus instappen. Het is niet noodzakelijk om met de visie te beginnen of te wachten tot die klaar is!

Kijk eens naar waar jij momenteel mee bezig bent, kijk of er mobiliteitsbeleid in ontwikkeling is of dat er andere ontwikkelingen zijn die raakvlakken hebben met verkeer en vervoer? Alles leent zich om in de geest van de Omgevingswet aan te pakken. Dat betekent: samen met anderen de beste oplossing voor een vraagstuk uitwerken, uitgaan van 'wat voor stad, dorp of wijk willen we zijn? Hoe willen we hier leven?'.

Het is jouw rol om de verkeersambities te formuleren. Anderen doen dat voor hun discipline. Samen kijk je hoe de verschillende ambities bij elkaar passen en hoe je tot een gewenste situatie kunt komen. Dat vereist dat iedereen breder kijkt dan het eigen werkveld of het eigen belang. Dat is best spannend.

In Waalwijk heeft men de bestaande regels opgeschoond via het beeld van een verhuizing: wat gaat in de verhuisdoos en wat gaat naar het grofvuil? Men volgt het volgende stappenplan:

- **Stap 1: Inventariseren regels en procedures**
Alles verzamelen dat relevant kan zijn voor een vergunning, zoals het verzamelen van aantallen vergunde en geweigerde aanvragen en het maken van een stippenkaart met daarop de locaties.
- **Stap 2: Analyseren vergunningsprocedures**
Achterhalen van de waarom-vraag: waarom worden vergunningen geweigerd, of waarom vragen ondernemers minder hulp?
- **Stap 3: Afwegen varianten**
Er wordt een variant gemaakt die voldoet aan de (huidige) wet- en regelgeving, een vernieuwende variant en een variant met een tussenweg. De voor- en nadelen van deze varianten worden op een rijtje gezet en aan het gemeentebestuur voorgelegd, zodat het een gefundeerde keuze kan maken.

Als het toch nodig is om regels te stellen dan wil Waalwijk werken met een eenvoudige meldingsplicht of positieve regeling (inwoners en ondernemers het vertrouwen geven dat zij de regels naleven). Waalwijk gaat bijvoorbeeld experimenteren met het stellen van positieve regels voor een uitrit. Bij voldoende resultaat van het experiment komt het stappenplan in het plan van aanpak voor de invoering van de Omgevingswet.



vrij naar aandeslagmetdeomgevingswet.nl

Daarbij ben je aan het verkennen en adviseren en ga je op zoek naar de ondergrenzen voor veilig verkeer.

Zo lever je impliciet of expliciet een bijdrage aan de omgevingsvisie of het omgevingsplan en formuleer je misschien passende omgevingswaarden. Uiteraard heb je voorlopig nog wel rekening te houden met de huidige wet- en regelgeving.

Links

- *Whitepaper Tour de Force*
- *het Omgevingswetportaal*
- *Programma Aan de slag met de Omgevingswet*
- *Omgevingsvisie gemeente Oldambt*
- *Omgevingsvisie gemeente Delft*
- *Omgevingsvisie gemeente Zaanstad*
- *Omgevingsvisie gemeente Utrecht*
- *Omgevingsvisie Hellendoorn*
- *Omgevingsvisie Zwolle*
- *Omgevingsplan Binckhorst*
- *Omgevingsplan Hembrugterrein (Zaanstad)*
- *Omgevingsplan Breda*
- *Kernwaarden mobiliteit GGD en GHOR*
- *CROW*
- *Tour de Force 2020*

Begrippenlijst

Afwegingsruimte	De vrijheid die overheden hebben om eigen afwegingen te maken over activiteiten in de leefomgeving. Bedoeld om recht te doen aan de regionale verschillen in Nederland.
Algemene Rijksregels (AMvB's)	Algemene Rijksregels of Algemene Maatregelen van Bestuur bevatten uitwerkingen van de Omgevingswet. Er zijn er vier: het omgevingsbesluit, het besluit kwaliteit leefomgeving (bkl), het besluit activiteiten leefomgeving (bal) en het besluit bouwwerken leefomgeving (bbl).
Beleidsregel	Een op ambtelijk niveau gemaakte uitleg van een algemeen geldende regel in een verordening. Een beleidsregel geeft aan hoe een bepaalde bevoegdheid van een bestuursorgaan wordt uitgevoerd.
Bestemmingsplan	Het plan dat volgens de Wet ruimtelijke ordening (Wro) verplicht is om een goede ruimtelijke ordening in de gemeente te bereiken. Een bestemmingsplan bestaat uit regels en een kaart en een toelichting. Onder de Omgevingswet gaat het bestemmingsplan op in het omgevingsplan, samen met alle verordeningen.
Decentrale regels	Decentrale regels zijn de algemene regels die in een gemeente, provincie of waterschap gelden. Ze heten dan respectievelijk omgevingsplan, omgevingsverordening en waterschapsverordening.
Fysieke leefomgeving	Het werkingsgebied van de Omgevingswet. Het begrip fysieke leefomgeving is niet gedefinieerd in de wet, wel bevat de Omgevingswet een lijst met onderdelen die in ieder geval onder het begrip vallen. Activiteiten die gevolgen hebben of kunnen hebben voor de fysieke leefomgeving vallen ook onder de Omgevingswet.
Gebruiksruimte	De aanwezige juridische ruimte in een gebied voor activiteiten in de fysieke leefomgeving. Binnen deze ruimte zijn activiteiten mogelijk zonder dat er doelen in het gedrang komen of omgevingswaarden overschreden worden. Binnen de gebruiksruimte zullen bedrijven, burgers en de overheid er samen voor moeten zorgen dat afgesproken omgevingswaarden binnen de gestelde grenzen blijven.
Omgevingsplan	Bevat alle regels die op het grondgebied van een gemeente gelden. Omvat de huidige bestemmingsplannen en alle gemeentelijke verordeningen. Kan omgevingswaarden bevatten.
Omgevingskwaliteit	Een kwaliteit van de fysieke omgeving, die het waard is om te bewaken of na te streven. Er is geen goede definitie van. Omgevingskwaliteit is niet te meten, maar wordt soms uitgedrukt in 'kernwaarden'.
Omgevingsvergunning	De omgevingsvergunning heet nu ook al zo en kan worden verleend op grond van de Wabo. Verschil is dat volgens de Omgevingswet zoveel mogelijk via algemene regels wordt geregeld en dat vergunningen de uitzondering gaan vormen.
Omgevingsvisie	De omgevingsvisie is een beschrijving van ambities en beleidsdoelen die de overheid heeft voor de fysieke leefomgeving op de lange termijn. Het rijk, provincies en gemeenten zijn verplicht een omgevingsvisie op te stellen. In een gemeente stelt de gemeenteraad de omgevingsvisie vast.

Omgevingswaarde	Omgevingswaarden zijn normen voor de kwaliteit die een overheid voor de fysieke leefomgeving of voor onderdelen daarvan wil bereiken. Omgevingswaarden volgen uit Europese of andere internationale verplichtingen, maar kunnen ook door een overheid zelf opgesteld worden. De gemeente neemt omgevingswaarden op in het omgevingsplan. Omgevingswaarden moeten gemonitord worden en bij overschrijding moet er een programma in werking treden om de omgevingswaarde te handhaven.
Omgevingswet	De wet die vanaf 2021 de indeling van de fysieke leefomgeving regelt. De wet komt in de plaats van 26 wetten die nu gelden.
Programma	Een programma geeft uitwerking aan het te voeren beleid zoals dat in de omgevingsvisie is vastgesteld, en kan maatregelen bevatten om te voldoen aan een omgevingswaarde of aan andere doelstellingen voor de fysieke leefomgeving. Het maakt gebruik van de algemene regels die zijn vastgelegd in het omgevingsplan.
Projectbesluit	Een projectbesluit beschrijft op welke manier een overheid een project zal uitvoeren. Alleen het Rijk, provincie en waterschap kunnen een projectbesluit nemen. Voor de gemeente bestaat het projectbesluit uit een aanpassing van het omgevingsplan.
Voorzorgsbeginsel	Eén van de beginselen waarmee de overheid in haar omgevingsvisie rekening moet houden. Het voorzorgsbeginsel houdt in dat de overheid maatregelen kan nemen als er gegronde redenen zijn om te vrezen dat activiteiten negatieve gevolgen kunnen hebben, maar hard bewijs nog ontbreekt. De overheid hoeft niet te wachten met optreden totdat er ongelukken gebeuren.

Colofon

Mobiliteit en Omgevingswet –
Ruimte voor vernieuwing

[uitgave](#)

CROW, Ede

[artikelnummer](#)

D3077

[tekst](#)

Korbee & Hovelynck BV

[eindredactie](#)

Wilma Slinger, CROW

[fotografie](#)

Herbert Korbee, Korbee & Hovelynck BV

Herman Stöver

Gemeente Den Haag

Gemeente Zaanstad

[illustraties](#)

Omgevingswebportaal.nl

Korbee & Hovelynck BV

CROW

[vormgeving](#)

Inpladi bv, Cuijk

[productie](#)

CROW Media

[bestellen](#)

Deze uitgave is via de webshop bij CROW te bestellen.

www.crow.nl/shop

