

Parkeren en Omgevingswet

Alle juridische aspecten op een rij



CROW-KpVV

In opdracht van de gezamenlijke overheden voert CROW een KpVV-Meerjarenprogramma uit, met als doel een bijdrage te leveren aan het competentier maken van de overheid op het gebied van mobiliteit. CROW-KpVV is actief op de volgende gebieden: Collectief Vervoer, Fiets (onder het merk CROW-Fietsberaad), Mobiliteit en Wegontwerp. In een breed netwerk met andere kennisinstututen en maatschappelijke organisaties is CROW-KpVV betrokken bij actuele ontwikkelingen in het decentrale beleid en verspreidt en borgt relevante kennis. CROW-KpVV signaleert nieuwe ontwikkelingen, geeft aan wat hun betekenis is en wat de gevolgen kunnen zijn.

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**

Parkeren en Omgevingswet

Alle juridische aspecten op een rij

CROW

Postbus 37, 6710 BA Ede

Telefoon (0318) 69 53 00

E-mail klantenservice@crow.nl

Website www.crow.nl

Oktober 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 mocht voortvloeien uit het gebruik van de gegevens.

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

De auteursrechten berusten bij CROW.

Inhoud

1	Omgevingswet: Anticiperen of negeren?	4
2	Korte introductie Omgevingswet: doelstelling en instrumenten	5
3	Ontwikkelingen binnen het parkeerdomein in opmaat naar de Omgevingswet	12
4	Wat blijft hetzelfde en wat zal er veranderen binnen het parkeerdomein onder de Omgevingswet?	14
5	Hoe kan ik mij op de komst van de Omgevingswet voorbereiden?	15
6	Nu al aan de slag!	17
	Literatuur en websites	18

Met het oog op de inwerkingtreding van de Omgevingswet in 2021 is van belang dat gemeenten tijdig de vraag stellen op welke manier zij het parkeerbeleid vorm willen geven. Het beleidsterrein parkeren maakt nu nog onderdeel uit van 'de goede ruimtelijke ordening'. Onder de Omgevingswet zal het parkeerdomein moeten bijdragen aan een 'goede fysieke leefomgeving'. Gemeenten kunnen daarbij nadenken over zaken als:

- Parkeren als onderdeel van een mobiliteitsoplossing waarbij openbaar vervoer en andere vervoersmodaliteiten gelijk worden geschakeld met de auto;
- Gedifferentieerde parkeernormen voor verschillende gebieden (binnenstedelijk versus schil centrum en buitengebied);
- Parkeernorm nul in gebieden waar het autogebruik omwille van een goede fysieke leefomgeving teruggedrongen moet worden.

Omdat het beleidsterrein parkeren zo meteen onder de Omgevingswet onderdeel uit zal maken van de bredere doelstelling van een goede fysieke leefomgeving, is van belang om niet alleen het parkeerbeleid zelf maar ook de juridische verankering daarvan op een zodanige manier vorm te geven dat deze past bij de concrete situatie in de gemeente.

In sommige gemeenten zal het minder snel nodig zijn dan in andere gemeenten, om bij iedere gebruikswijziging (omgevingsvergunning strijdig gebruik) ook een toets aan de parkeernorm van de nieuwe functie te verrichten. Bijvoorbeeld in een gemeente met een winkelcentrum met voldoende overcapaciteit in de parkeerplaatsen op maaiveld of in gebouwde voorzieningen waarbij het evenmin noodzakelijk is om flankerend beleid te hebben in de vorm van een blauwe zone of betaald parkeren. Een toets aan de parkeernorm bij nieuw te realiseren bouwwerken waar sprake is van ruimtebeslag kan dan afdoende zijn om te voorzien in een goede ruimtelijke ordening.

Dit zal heel anders zijn in een binnenstad waar nauwelijks of geen restcapaciteit aan parkeerplaatsen beschikbaar is. Daar kan het juist heel wenselijk zijn om iedere aanvraag om een vergunning voor strijdig gebruik te toetsen aan de parkeernorm voor de desbetreffende functie.

Parkeren vormt een sturingsinstrument binnen het domein van de ruimtelijke ordening. Vanaf 1 juli 2018 geldt dat parkeernormen via het bestemmingsplan geborgd moeten worden. Per genoemde datum is artikel 2.5.30 van de Bouwverordening vervallen. Als gevolg van het reguleren van parkeren via het bestemmingsplan vormt parkeren een volwaardig onderdeel van de ruimtelijke onderbouwing van projecten en daarmee een vast onderdeel van het integrale afwegingskader. In deze brochure gaan wij dieper in op hoe dit onder de Omgevingswet naar verwachting een vlucht gaat nemen.



Mobiliteit, bouwen, geluid, infrastructuur, milieu, monumentenzorg, natuur, ruimtelijke ordening en waterbeheer. Allemaal voorbeelden van onderwerpen die worden geregeld in het omgevingsrecht: het recht dat betrekking heeft op de fysieke leefomgeving waarin wij wonen, werken en recreëren. Met de aanvaarding van de nieuwe Omgevingswet (Ow) door de Tweede en Eerste Kamer, staan we voor een grootscheepse herziening van ons huidige stelsel. Zeg maar gerust een transitie, een frisse wind door het land van het omgevingsrecht. De wet zal in 2021 in werking treden, maar het (leren) werken in de 'geest van de Omgevingswet' is nu al volop gaande en zal na de inwerkingtreding doorgaan. Meer beslisruimte voor decentrale overheden, meer vertrouwen, flexibiliteit en maatwerk zijn de mantra's. Op het moment van inwerkingtreding is op decentraal niveau nog lang niet alles klaar. Daarom komt er een overgangsperiode tot 2029, waarin de wet gefaseerd zal worden ingevoerd.

Een herziening van het stelsel is nodig, omdat het huidige omgevingsrecht met haar tientallen wetten en zo'n 120 onderliggende regelingen over de fysieke leefomgeving, verbrokkeld en verdeeld is. Met al deze toepasselijke wetten en besluiten, die elk hun eigen procedures kennen, zijn initiatieven van burgers en bedrijven voor het bevoegd gezag niet altijd gemakkelijk te beoordelen. Initiatiefnemers weten op hun beurt niet altijd bij welke overheidsinstantie ze moeten aankloppen en of ze wel alle regelgeving vinden die op hun situatie van toepassing is. De nieuwe Omgevingswet beoogt de lappendeken van regels over de fysieke leefomgeving in één wet te bundelen, waardoor er minder regels nodig zijn. Bovendien kan de wetgeving dan duidelijker en overzichtelijker worden opgeschreven, om zo te komen tot een eenvoudiger en toegankelijker systeem [1].

De kwaliteit van de fysieke leefomgeving is in de Omgevingswet het leidende beginsel. De wet probeert deze kwaliteit te waarborgen en tegelijkertijd ontwikkelingen mogelijk te maken. Het motto 'ruimte voor ontwikkeling, waarborgen voor kwaliteit' is dan ook de essentie van de Omgevingswet. Om aan dit motto een goede uitvoering te geven, is in de memorie van toelichting bij het wetsvoorstel voor de Omgevingswet een tweetal maatschappelijke doelen geformuleerd:

- 1 Het bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit;
- 2 Het doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving, om er maatschappelijke behoeften mee te vervullen.

Om deze maatschappelijke doelen te behalen, zijn vervolgens vier uitgangspunten voor verbeterdoelen geformuleerd:

- 1 Inzichtelijk omgevingsrecht: het vergroten van de inzichtelijkheid, de voorspelbaarheid en het gebruiksgemak van het omgevingsrecht;
- 2 Leefomgeving centraal: het bewerkstelligen van een samenhangende benadering van de fysieke leefomgeving in beleid, besluitvorming en regelgeving;
- 3 Ruimte voor maatwerk: het vergroten van de bestuurlijke afwegingsruimte door een actieve en flexibele aanpak mogelijk te maken voor het bereiken van doelen voor de fysieke leefomgeving;
- 4 Sneller en beter: het versnellen en verbeteren van besluitvorming over projecten in de fysieke leefomgeving.

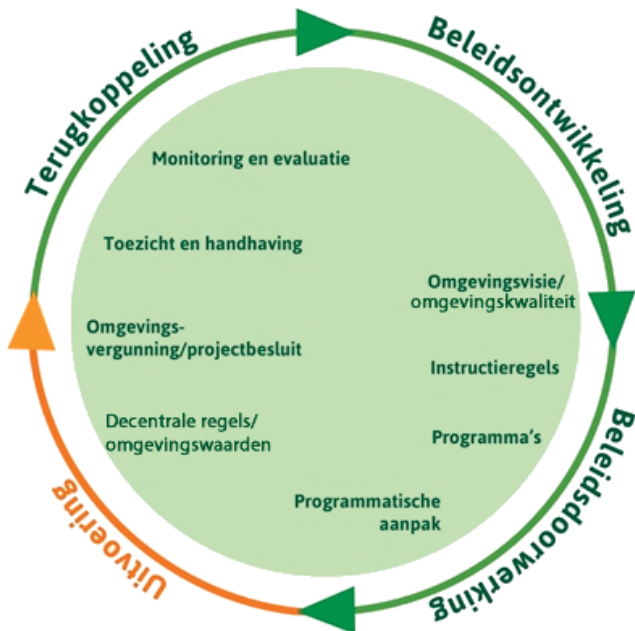
Met de komst van de Omgevingswet vervallen tientallen instrumenten op het gebied van het omgevingsrecht. Uiteindelijk blijven er zes kerninstrumenten over. Dit zijn de volgende:

- 1 Omgevingsvisie
- 2 Programma
- 3 Algemene rijksregels (algemene maatregelen van bestuur)
- 4 Omgevingsplan
- 5 Omgevingsvergunning
- 6 Projectbesluit

Voor het beleidsdomein parkeren zijn met name de volgende instrumenten relevant:

Omgevingsvisie (artikel 3.1 Ow)

Het rijk, de provincie en de gemeente krijgen ieder de plicht om een omgevingsvisie op te stellen. Een omgevingsvisie is een strategische beleidsvisie voor de (middel)lange termijn. Het is in feite de opvolger van de structuurvisie zoals we die nu kennen maar bijvoorbeeld ook van de verkeer- en vervoerplannen. In de omgevingsvisie worden ambities en doelen voor alle terreinen van de fysieke leefomgeving op hoofdlijnen en in samenhang met elkaar, met andere woorden integraal, vastgelegd (artikel 3.2 Ow). Dit instrument heeft daarmee dan ook een politiek-bestuurlijk karakter. De gemeente stelt één omgevingsvisie vast voor het hele grondgebied, maar kan deze ook samen met een andere gemeente of met de provincie opstellen. Deze 'visievorming' is de eerste stap van de beleidscyclus; het cyclisch proces waarin beleid wordt voorbereid, geformuleerd, uitgevoerd en geëvalueerd en waar na de laatste stap het bestaande beleid wordt aangepast of nieuw beleid wordt gevormd. De beleidscyclus start dan opnieuw.



vrij naar aandeslagmetdeomgevingswet.nl

Een weergave van de beleidscyclus, met de omgevingsvisie als startpunt.

De wetgever geeft grote vrijheid aan bestuursorganen door geen inhouds- of vormvereisten voor omgevingsvisies in de Omgevingswet vast te leggen. De omgevingsvisie geldt bovendien voor onbepaalde tijd. De enige voorwaarde die de wetgever stelt, is dat de visie 'integraal' moet zijn. Dat betekent dat in de visie de beleidsdoelen moeten worden geformuleerd, rekening houdend met verschillende beleidsterreinen zoals milieu, bereikbaarheid/mobiliteit, gezondheid, waterkwaliteit, klimaatadaptatie en natuur.

Vanwege het feit dat in de omgevingsvisie het beleid vanuit verschillende beleidsterreinen samenkomt, zullen andere keuzes worden gemaakt. Denkbaar is dat vanwege een betere bereikbaarheid van het centrumgebied niet wordt gekozen voor aanleg of verbreding van wegen maar tot het optimaliseren van ov-verbindingen uit oogpunt van gezondheid en klimaat.

De omgevingsvisie bindt uitsluitend de bestuursorganen die ze vaststellen en bevat dus geen regels voor burgers en bedrijven. Ook is de omgevingsvisie van het rijk niet bindend voor provincies en gemeenten. Bestuursorganen dienen echter wel rekening te houden met de omgevingsvisies

die andere bestuursorganen hebben opgesteld [2]. Helemaal daaraan voorbijgaan kan dus niet.

Aan gemeenten wordt een termijn van vijf jaar gegeven voor het vaststellen van de omgevingsvisie, gezien vanaf het moment van inwerkingtreding van de Omgevingswet [2].

Op dit moment stellen veel provincies en gemeenten al omgevingsvisies op. Ook het Rijk werkt op dit moment aan de Nationale Omgevingsvisie (NOVI).

Omgevingsplan (art. 2.4 Ow)

Een onderdeel van de vereenvoudiging van het omgevingsrecht als gevolg van de Omgevingswet, is het vervangen van de naar schatting 50.000 bestemmingsplannen en beheersverordeningen die op dit moment binnen de Nederlandse gemeentelijke grondgebieden van toepassing zijn. In plaats daarvan komt er één omgevingsplan per gemeente. Het omgevingsplan is echter meer dan een bundeling van bestemmingsplannen en beheersverordeningen: ook alle regels over de fysieke leefomgeving die de gemeente stelt binnen haar gehele grondgebied worden onderdeel van het omgevingsplan. Met andere woorden: de inhoud van lokale verordeningen op het gebied van de fysieke leefomgeving zoals deze nu zijn vastgelegd in bijvoorbeeld de algemene plaatselijke verordeningen (APV's), kapverordeningen, ligplaatsverordeningen en reclameverordeningen. De bedoeling is dat gemeenten in het omgevingsplan invulling geven aan de maatschappelijke opgaven uit de gemeentelijke omgevingsvisie. Bovendien heeft het kabinet ervoor gekozen om als onderdeel van de stelselherziening enkele onderwerpen niet langer via algemene maatregelen van bestuur te regelen, maar via het omgevingsplan te laten regelen of over te laten aan de decentrale overheden. Het gaat bijvoorbeeld om de gevolgen van emissies van geluid, geur en trillingen door bedrijfsmatige milieubelastende activiteiten en om de regels over horeca-, recreatie- en detailhandelsactiviteiten. Deze regels staan nu in respectievelijk het Activiteitenbesluit en het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) maar worden dus voortaan op gemeentelijk niveau geregeld. Het omgevingsplan is hiermee breder dan het bestemmingsplan. De term bestemmingsplan verdwijnt, maar de functies ervan blijven (onder meer) in het omgevingsplan behouden. Daarmee vormt het omgevingsplan eigenlijk een bestemmingsplan+ [1].

Door het omgevingsplan globaler en flexibeler in te richten kan het, ook voor dynamische gebieden met onzekere toe-



komstige ontwikkelingen, voor langere duur een bestendige basis bieden. Bijvoorbeeld door het toedelen van globale functies aan locaties, of het werken met open normen. Zo kunnen onderwerpen vanuit het brede perspectief van de fysieke leefomgeving locatiegericht worden gereguleerd. Bovenstaande betekent concreet dat gemeenten meer gaan sturen op doelen, bijvoorbeeld klimaatadaptatie en biodiversiteit, in plaats van elk kavel apart te bestemmen [1].

Voor parkeren kan dit bijvoorbeeld betekenen dat er gebieden worden aangewezen in een omgevingsplan waar een maximaal toegestaan aantal parkeerplaatsen wordt bepaald. Dat maximale aantal parkeerplaatsen geldt dan voor alle toegelaten functies in dat gebied. Deze norm kan voortvloeien uit de wens om bijvoorbeeld de luchtkwaliteit en geluidsbelasting in een gebied te verbeteren door het autogebruik omlaag te brengen. Per concrete activiteit die vervolgens wordt aangevraagd, zal beoordeeld moeten worden in hoeverre kan worden voldaan aan de parkeernorm door bijvoorbeeld dubbelgebruik dan wel doordat andere mobiliteitsconcepten worden ingezet om toch te kunnen voldoen aan de mobiliteitsvraag vanwege die activiteit (deelauto's, MaaS et cetera). Parkeren wordt daarmee dus veel meer een integraal onderdeel van afwegingen die worden gemaakt in het kader van het beleidsthema milieu en woon- en leefomgeving.

In het omgevingsplan formuleert de gemeente haar planregels zoveel mogelijk in globale bewoordingen, waarna initiatiefnemers binnen deze regels aan de hand van hun eigen ideeën over de invulling van de functies, hun eigen plannen kunnen ontwikkelen. Deze planregels worden 'open normen' genoemd.

Een voorbeeld van een open norm is een planregel die het volgende stelt (voorbeeld ontleend aan ontwerp-omgevingsplan Binckhorst in Den Haag):

"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"

Zo kan een gemeente de kwaliteit van een gebied bepalen, zonder dat bekend is wat er precies in het gebied zal worden gerealiseerd.

Als gevolg van het werken met open normen, verschuift de onderzoekslast van het moment waarop het omgevingsplan wordt vastgesteld naar het moment waarop een omgevingsvergunning wordt aangevraagd. Dit brengt mee dat een aanvrager van een omgevingsvergunning onder de Omgevingswet uitgebreider zal moeten onderbouwen dat een ontwikkeling past binnen het omgevingsplan. Dat betekent tegelijkertijd voor plantoetsers en vergunningverleners binnen gemeenten, dat het bewerkelijker wordt onder de Omgevingswet om aanvragen te toetsen om tot vergunningverlening te komen.

Bestaande bestemmingsplannen hoeven vanaf 2018 niet meer te worden geactualiseerd. In de periode tot 2021 kan de gemeente al oefenen met het opstellen van een omgevingsplan in de geest van de Omgevingswet en tot 2029 is er een overgangsfase waarin de gemeente nieuwe regels in het omgevingsplan moet opnemen ter vervanging van de oude ruimtelijke plannen en verordeningen [1].

Gemeenten kunnen in het omgevingsplan als 'ondersteunend wetsinstrument' zogenoemde omgevingswaarden vaststellen. Het Rijk stelt omgevingswaarden vast in het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) en de provincie in een omgevingsverordening. Omgevingswaarden zijn normen die de gewenste staat of kwaliteit van de fysieke leefomgeving of een onderdeel daarvan als beleidsdoel vastleggen. Ze kunnen een resultaatsverplichting, een inspanningsverplichting of een andere verplichting inhouden en zijn primair gericht tot de overheid.

Hierbij valt te denken aan een maximaal aantal aangewezen parkeerplaatsen per aangewezen gebied zoals hierboven al uiteen is gezet. Het bevoegd gezag heeft op grond van hoofdstuk 20 van de Omgevingswet een monitoringsplicht voor de vastgestelde omgevingswaarden [1]. Dat betekent dat de gemeente moet toetsen of in de praktijk niet meer parkeerplaatsen aanwezig zijn dan is vastgelegd. Ook zal gemonitord kunnen worden of het maximaliseren van het aantal parkeerplaatsen het gewenste effect heeft op het milieu en het woon- en leefklimaat in het desbetreffende gebied.

Omgevingsvergunning (afd. 5.1 Ow)

De huidige omgevingsvergunning integreert en harmoniseert de vergunningverlening voor meerdere vergunningplichtige activiteiten uit onder meer de domeinen bouw, milieu, cultureel erfgoed en ruimtelijke ordening. Dit blijft zo. Ten opzichte van het huidige stelsel worden met de Omgevingswet enkele andere vergunningplichtige activiteiten onder de omgevingsvergunning gebracht. Gedacht moet worden aan de vergunning op grond van de Wet natuurbescherming, de watervergunning, de ontgrondingenvergunning en vergunningen op grond van de Spoorwegwet en Wet lokaal spoor. Dit worden allemaal omgevingsvergunningen.

Uitgangspunt van de Omgevingswet is dat zoveel mogelijk wordt volstaan met het stellen van algemene regels. Wanneer voor het toestaan van een bepaalde activiteit een specifieke toets moet plaatsvinden, bepaalt het omgevingsplan dat een omgevingsvergunning nodig is. Dat is het geval wanneer een internationaalrechtelijke verplichting dit oplegt. Denk aan de Habitatrictlijn. Dit geldt ook wanneer algemene regels niet voldoende zijn om belangen af te wegen of wanneer activiteiten belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kunnen hebben. Een voordeel van het



Uiteenzetting systematiek Omgevingswet: organisatievraagstuk en andere manier van werken.

nieuwe stelsel is dat bij het indienen van een aanvraag kan worden volstaan met één aanvraag bij één loket, waar uiteindelijk één bevoegd gezag toestemming verleent. Omdat de zorg voor de fysieke leefomgeving primair bij de gemeente ligt, is in beginsel altijd het college van burgemeester en wethouders bevoegd. Verder is het onder de Omgevingswet niet meer zo dat de vergunning automatisch verleend wordt als de beslistermijn is verlopen. Dat is heel prettig aangezien de beslistermijn voor alle omgevingsvergunningen wordt teruggebracht naar acht weken.

Hoe om te gaan met deze ruimtelijke transitieopgave?

Het nieuwe stelsel van omgevingsrecht brengt veel verschillende thema's bij elkaar. Deze overstijgen regelmatig sectorale taken en bevoegdheden. Dit veronderstelt een meer integrale benadering van de fysieke leefomgeving en vereist een geheel nieuwe manier van samenwerken. Landelijke, provinciale en lokale overheden zullen daarom niet alleen meer met een open blik over de muren van de eigen taken heen moeten kijken en meer moeten gaan opereren als één overheid, ook zullen zij in de regio met andere overheden en externe partijen moeten samenwerken. Bijvoorbeeld door het betrekken van experts en ervaringsdeskundigen in een vroegtijdige fase van de beleidsvorming [w1].

De Omgevingswet stelt de gebruikers centraal: de mensen die in de omgeving wonen en werken, bedrijven en maatschappelijke organisaties. Die krijgen meer ruimte om met eigen initiatieven en plannen te komen. De nieuwe wet is bedoeld als prikkel om de omgeving tot actie aan te zetten en legt daarom veel nadruk op participatie door burgers, bedrijven en andere belanghebbenden in het besluitvormingsproces. Zonder dat de Omgevingswet voorschrijft hoe participatie moet plaatsvinden, vraagt zij van bestuurders en ambtenaren om meer participatiemogelijkheden te creëren. Bij voorkeur in een vroeg stadium van de beleidscyclus, het zich herhalende proces waarin beleid wordt voorbereid, geformuleerd, uitgevoerd en geëvalueerd. Door participatie met de omgeving al in de fase van de beleidsvoorbereiding op te pakken, komen goede ideeën sneller op tafel, wordt creativiteit gestimuleerd en kunnen bestuurders betere besluiten nemen die kunnen rekenen op meer consensus, draagvlak en uitvoeringsbetrokkenheid in de samenleving. Hiermee beoogt de wetgever ook een aanzienlijke tijd- en geldwinst.

Een concreet voorbeeld waarin de nadruk op participatie terugkomt, is dat bewoners, bedrijven en (belangen)organisaties die een omgevingsvergunning aanvragen, moeten aangeven hoe zij hun omgeving hebben betrokken bij de plannen [1]. Participatie vormt daarmee een extra onderdeel van de onderbouwing van een concreet project.

Parkeren vormt in de praktijk een onderwerp waarover de meningen veelal verdeeld zijn. Parkeren lijkt daarmee zeker ook een onderwerp te zijn wat zich leent voor participatie om op voorhand draagvlak voor een bepaalde parkeeroplossing te creëren. De gedachte is dat als gevolg van participatie aan de voorkant, er minder weerstand aan de achterkant (dus na besluitvorming) ontstaat.

Gebruiksruimte

Het begrip gebruiksruimte speelt een belangrijke rol in de Omgevingswet. Met de gebruiksruimte bedoelt de wetgever de binnen een gebied aanwezige juridische ruimte voor activiteiten in de fysieke leefomgeving. Binnen deze ruimte zijn activiteiten mogelijk zonder dat er doelen voor een goede kwaliteit van de fysieke leefomgeving in het gedrang komen of dat er niet voldaan wordt aan omgevingswaarden. Ons huidige stelsel waarbij bestemmingsplannen tot op perceelniveau vastleggen welke ontwikkelmogelijkheden bestaan, brengt een beperking in de juridische gebruiksruimte met zich mee.

Wanneer in een bestemmingsplan een woonwijk met 1.000 woningen mogelijk wordt gemaakt, dan zitten in ons huidige systeem die 1.000 woningen al verdisconteerd in het verkeersmodel waardoor ook in de modellen voor bijvoorbeeld geluid en luchtkwaliteit al rekening wordt gehouden met de aanwezigheid van die 1.000 woningen. Juridisch betekent dit dat de ontwikkelruimte elders minder groot is. Feitelijk is die ontwikkelruimte veel groter omdat van milieueffecten als gevolg van die 1.000 woningen helemaal nog geen sprake is. De Omgevingswet beoogt een systeem te creëren waarbij de juridische ruimte – de gebruiksruimte – te allen tijde overeenkomt met de feitelijke ruimte. Op die manier kan bij ieder initiatief een betere afweging worden gemaakt naar de inpasbaarheid van de ontwikkeling.

De wetgever heeft het omgevingsplan aangewezen als primair instrument voor een goede verdeling van de gebruiksruijnte, aan de hand van de toewijzing van functies.

De gemeente kan de gebruiksruijnte verdelen door in het omgevingsplan bijvoorbeeld een geluidsnorm voor een gebied of een geurnorm per kavel vast te stellen. Als de geluidsnorm als gevolg van verkeer van personen en goederen overschreden wordt of één bedrijf de maximaal beschikbare ruijnte voor geur in een bepaald gebied helemaal gebruikt, dan is de aanwezige gebruiksruijnte 'op'. Nieuwe ontwikkelingen leiden dan tot overbelaste situaties door geluid of geur, waarbij een gebied dan soms 'op slot' kan gaan waardoor nieuwe ontwikkelingen niet mogelijk zijn [w1].

Ook in het concept van de gebruiksruijnte komt de integrale benadering van de Omgevingswet tot uitdrukking. Hierbij wordt namelijk aan de hand van een samenhangende benadering van meerdere aspecten binnen de fysieke leefomgeving, rekening gehouden met de opeenstapeling van belasting op de leefomgeving (cumulatie). Hoewel de meeste van die verschillende belastingen niet zomaar bij elkaar kunnen worden opgeteld en de normen per aspect gelden, speelt cumulatie wel een rol in de afweging of nieuwe activiteiten moeten worden toegestaan in het kader van een 'aanvaardbaar woon- en leefklimaat'.

Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO)

Digitalisering is een belangrijk hulpmiddel om processen te versnellen en kaders te stellen voor activiteiten in de fysieke leefomgeving. Daarmee is het een belangrijk onderdeel van de stelselherziening van het omgevingsrecht. Door een digitaal stelsel te ontwikkelen, het Digitaal Stelsel Omgevingswet (DSO), worden de bestaande afzonderlijke ICT-toepassingen geïntegreerd.

De digitalisering omvat in het bijzonder twee aspecten, namelijk (1) informatie-uitwisseling tussen burgers, bedrijven en overheden en (2) digitale beschikbaarheid van informatie over de kwaliteit van de fysieke leefomgeving en digitale beschikbaarheid van de regels die gelden.

In plaats van het indienen van vergunningsaanvragen via Omgevingsloket online, het doen van meldingen via Activiteitenbesluit internetmodule en Omgevingsloket online (OLO) en de ontsluiting van omgevingsdocumenten via ruimtelijkeplannen.nl, krijgen initiatiefnemer, belanghebbenden en het bevoegd gezag één landelijk digitaal loket. Via dit loket hebben burgers, bedrijven en overheden een gebruiksvriendelijke toegang tot de relevante gegevens over de (kwaliteit van de) fysieke leefomgeving, de regels die voor initiatiefnemers rechtstreeks werken of ruimtelijk

beleid dat in uitvoering is. De gebruiker wordt daarbij met behulp van vragen en kaartbeelden naar de voor hem relevante informatie geleid. Zo krijgen burgers, bedrijven en overheden sneller inzicht in wat wel of niet mag op een locatie. Bovendien kunnen ze zo ook zien of een omgevingsvergunning of een 'melding' in de vorm van het tijdig aanleveren van bepaalde gegevens, voorafgaand vereist is voor hun activiteit. Gebruikers kunnen dan direct aanvragen voor omgevingsvergunningen indienen en meldingen doen. Initiatiefnemers kunnen daarnaast de voortgang van de behandeling van hun aanvraag volgen. Ook andere belanghebbenden kunnen op de hoogte blijven en betrokken worden, bijvoorbeeld door een geautomatiseerde attenderingsfunctie.

Het bevoegd gezag moet een omgevingsdocument aan eenieder elektronisch beschikbaar stellen via 'de landelijke voorziening'. Deze landelijke voorziening is nu (nog) de website ruimtelijkeplannen.nl. De uitbreiding van ruimtelijkeplannen.nl zal voor overheden tot gevolg hebben dat niet alleen nieuwe regelingen maar ook alle bestaande regelingen zullen moeten worden opgenomen [1]. Het is de bedoeling dat voor iedereen te raadplegen is welke regels van toepassing zijn op een concrete locatie [1].

Dit alles betekent dat naast de benodigde ICT-voorzieningen ook 'informatiehuizen' worden aangesloten. Deze informatiehuizen verzamelen vanuit verschillende domeinen, zoals water, lucht, bodem en natuur, gegevens over de fysieke leefomgeving, bijvoorbeeld door onderzoek en monitoring [1]. Hierbij kunt u denken aan het ontsluiten van gegevens in bijvoorbeeld verkeersmodellen en de monitoringstool ten behoeve van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. De data die worden verzameld en worden ontsloten, strekken ertoe iedereen inzicht te bieden in de fysieke leefomgeving op een bepaalde locatie op een bepaald moment.

Het is op dit moment nog niet duidelijk of parkeerdata bij gemeenten ook via deze informatiehuizen ontsloten zullen (moeten) worden. Indien en voor zover die parkeerdata inzicht bieden in bijvoorbeeld de parkeerdruk in een bepaald gebied, is heel goed denkbaar dat ook die informatie via het DSO ontsloten zal gaan worden in de toekomst.

Het voor eenieder toegankelijk maken van die informatie vergt dat voortdurend wordt gemonitord of de informatie nog voldoende actueel en daarmee valide is.

Het overgangsrecht voor de Omgevingswet

Niet alle nieuwe instrumenten zullen vanaf dag één na inwerkingtreding van de Omgevingswet beschikbaar zijn of meteen al voldoen aan alle eisen van het nieuwe stelsel.

Het overgangsrecht regelt daarom de overgang van de huidige wet- en regelgeving naar het nieuwe stelsel onder de Omgevingswet. Het verduidelijkt voor burgers, bedrijven en bestuursorganen wat in de aanloop naar en na de inwerkingtreding van de Omgevingswet de status is van onder het 'oude recht' genomen besluiten. Bijvoorbeeld omgevingsvergunningen of bestemmingsplannen. Ook regelt het hoe procedures die onder het oude recht zijn gestart, moeten worden afgehandeld.

Voor inwerkingtreding van de Omgevingswet is het de bedoeling dat het Rijk en de provincies hun omgevingsvisies (NOVI en POVI) en instructieregels vastgesteld hebben, zodat gemeenten de inhoud hiervan kunnen betrekken in hun omgevingsvisie en omgevingsplan. In de jaren na inwerkingtreding zullen gemeenten omgevingsvisies, omgevingsplannen en programma's moeten vaststellen die voldoen aan de eisen van het nieuwe stelsel.

Aan gemeenten wordt een overgangstermijn van drie jaar na inwerkingtreding van de Omgevingswet gegeven voor het vaststellen van de omgevingsvisie. Gemeenten kunnen vooruitlopend op de Omgevingswet al beginnen met het vaststellen van de omgevingsvisie en veel gemeenten zijn hiermee al begonnen. Om een vacuüm te voorkomen, is bepaald dat de hoofdzaken van het huidige gemeentelijke beleid, vastgelegd in het milieubeleidsplan, het verkeers- en vervoersplan en de structuurvisie blijven gelden totdat de omgevingsvisie in werking treedt.

Elke gemeente beschikt bij inwerkingtreding van de Omgevingswet over een omgevingsplan. Dit omgevingsplan komt 'van rechtswege' tot stand, omdat alle geldende bestemmingsplannen, wijzigingsplannen, uitwerkingsplannen, beheersverordeningen, voorbereidingsbesluiten en inpassingsplannen vanaf de datum van de inwerkingtreding automatisch gelden als onderdeel van het omgevingsplan. Al deze documenten zullen vanaf dat moment moeten voldoen aan de digitale standaarden die op grond van de Omgevingswet vastgesteld zullen worden. De gemeentelijke verordeningen over de fysieke leefomgeving, kap- en monumentenverordeningen bijvoorbeeld, zullen uiteindelijk opgaan in het omgevingsplan, maar gaan nog niet van rechtswege deel uitmaken van het omgevingsplan. Uiteindelijk is het de bedoeling dat de gemeente die stapsgewijs gaat integreren. Totdat die verordeningen echter daadwerkelijk zijn geïntegreerd, zal dus apart moeten worden beoordeeld of een project aan die verordeningen voldoet. Hoe lang deze overgangsfase duurt, staat nog niet vast. Gedacht wordt aan een periode van maximaal tien jaar.

Voor besluiten op aanvraag geldt dat die, als zij voor de datum van inwerkingtreding van de Ow zijn aangevraagd, worden voorbereid en behandeld conform het oude recht. Nadat de besluiten onherroepelijk zijn geworden, zullen zij gaan gelden als vergunningen in het nieuwe recht.



3

Ontwikkelingen binnen het parkeerdomein in opmaat naar de Omgevingswet

Per 1 juli 2018 is artikel 2.5.30 van de Bouwverordening vervallen. Op 29 november 2014 is de Reparatiewet BZK in werking getreden die een overgangperiode had tot 1 juli 2018. Op die datum zijn alle stedenbouwkundige bepalingen uit de Bouwverordening, waaronder de regeling omtrent parkeren, vervallen. Vanaf 1 juli 2018 moeten parkeernormen ofwel rechtstreeks in een bestemmingsplan worden opgenomen ofwel als beleidsregel gekoppeld worden aan de regels in een bestemmingsplan. Als een grondslag voor het toetsen van (bouw)plannen aan parkeernormen in een bestemmingsplan ontbreekt, kan formeel niet worden getoetst aan deze normen en kan evenmin worden afgedwongen dat wordt voorzien in het realiseren van voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein. Met het bestemmingsplan als basis voor het verrichten van de toets aan parkeernormen, is de mogelijkheid gecreëerd om de parkeernormen niet alleen te hanteren als toetsingsmaatstaf bij bouwplannen, maar ook bij het wijzigen van het gebruik.

Stel: een pand wordt alleen in pandig verbouwd om het gebruik te wijzigen van kantoor naar detailhandel. Indien hiervoor wel een omgevingsvergunning strijdig gebruik nodig is maar geen bouwvergunning, dan kon onder het oude regime van de Bouwverordening bij deze gebruikswijziging niet worden getoetst aan parkeernormen. Onder het regime van het bestemmingsplan kan ervoor gekozen worden om ook in dit soort 'strijdig gebruik'-situaties, de parkeernormen van toepassing te verklaren zodat de gebruikswijziging alleen is toegestaan indien wordt aangetoond dat ten behoeve van de functie detailhandel in voldoende parkeerplaatsen wordt voorzien.



Met de mogelijkheid om parkeernormen in de vorm van een beleidsregel te koppelen aan een bestemmingsplan, wordt eigenlijk niets anders mogelijk gemaakt dan dat in een planregel in een bestemmingsplan wordt verwezen naar de Nota Parkeren/Nota parkeernormen. Bijzonder is bovendien dat uit jurisprudentie duidelijk is geworden dat in een bestemmingsplanregel een zogenoemde dynamische verwijzing mag worden opgenomen. Die houdt in dat in de planregel tot uitdrukking kan worden gebracht dat indien en voor zover de beleidsregel, dus de Nota parkeren/Nota parkeernormen, tijdens de looptijd van het bestemmingplan wijzigt, rekening moet worden gehouden met die wijziging. Dat betekent dat initiatieven waarvoor een omgevingsvergunning wordt gevraagd, dus altijd moeten worden getoetst aan de meest actuele versie van de beleidsregel. Dit vormt een wijziging die goed aansluit op de dynamiek van parkeernormen. De parkeercijfers van het CROW worden iedere paar jaar herijkt om te bezien of deze nog voldoende aansluiten bij de feitelijke situatie. Veelal worden parkeernormen om de zoveel jaar bijgesteld of wordt een nieuwe categorie, bijvoorbeeld een groot-schalige supermarkt of megabouwmak, toegevoegd met een eigen specifiek parkeercijfer. Met deze systematiek is duidelijk dat te allen tijde wordt getoetst aan de meest actuele inzichten rondom parkeercijfers/parkeernormen. Opmerking verdient dat een dynamische verwijzing mag, maar niet hoeft. Er is echter veel voor te zeggen om deze wel mogelijk te maken. Dit geldt temeer nu inmiddels, in aanloop naar de inwerkingtreding van de Omgevingswet in 2021, de verplichting om bestemmingplannen ouder dan tien jaar te actualiseren, is vervallen. Om te voorkomen dat op enig moment aan verouderde normen wordt getoetst dan wel dat voor iedere actualisatie van de parkeernormen een bestemmingsplanwijziging nodig is, valt aan te bevelen om te werken met de systematiek van de dynamische verwijzing in de planregel.

Deze nieuwe wettelijke systematiek vormt een opmaat naar de Omgevingswet. Hiervoor is al uiteengezet dat het omgevingsplan meer dan het huidige bestemmingsplan een flexibel kader zal bieden waarbinnen ontwikkelingen op flexibele wijze kunnen worden ingepast. Het werken met beleidsregels die de nadere uitwerking vormen van een planregels, zal naar verwachting onder de Omgevingswet een vlucht nemen. Daarbij maakt het niet uit of het nu om parkeren, gezondheid, bezonning of klimaatadaptatie gaat. Zoals gezegd hoeven omgevingsplannen onder de Omgevingswet niet periodiek geactualiseerd te worden. Dat betekent dat het kader waarbinnen ontwikkelingen kunnen plaatsvinden, een meer statisch karakter zal krijgen waarbij de uitwerking zal afhangen van actuele inzichten die tussentijds kunnen worden bijgesteld. Aangezien het

aanpassen van een beleidsregel doorgaans een bevoegdheid is van het college van burgemeester en wethouders, vormt het werken met beleidsregels een aantrekkelijke manier om regels rondom de fysieke leefomgeving tussentijds aan te passen. Met het oog op de toekomst, verdient het aanbeveling om reeds nu ervaring op te doen met het werken met beleidsregels en meer specifiek met de figuur van de dynamische verwijzing.

Om tijdig voor 1 juli 2018 aan deze wijziging te voldoen, hebben veel gemeenten ervoor gekozen om een zogenoemde parapluperziening van alle bestemmingsplannen vast te stellen waarin in één keer voor alle geldende bestemmingsplannen een eenduidige planregeling werd opgenomen met een koppeling aan ofwel parkeernormen in de planregel ofwel aan de Nota parkeernormen. Dit neemt niet weg dat een aantal gemeenten nog geen actie heeft ondernomen waardoor in die gemeenten geen grondslag aanwezig is om plannen te toetsen aan parkeernormen. Het is wachten op de (eerste) jurisprudentie die hierover zal verschijnen.

Wat blijft hetzelfde en wat zal er veranderen binnen het parkeerdomein onder de Omgevingswet?

Zoals hierboven reeds is aangegeven, werkt de Omgevingswet niet met vaste beleidskaders die periodiek worden herzien. In plaats daarvan is sprake van een beleidscyclus die voortdurend tussentijds kan worden aangepast en daarmee anticipeert op ontwikkelingen. Het bedrijven van 'ruimtelijke ordening' wordt daarmee veel meer een organisch proces. Daarmee lijkt zich lastig te verdragen dat bepaalde vaste parkeernormen worden verankerd in beleidsdocumenten. Toch zullen parkeernormennota's en parkeerbeleid blijven bestaan. Immers dient ook onder de Omgevingswet een toetsingskader voor initiatieven te blijven bestaan.

Als gevolg van de integrale benadering van beleidsterreinen, ligt wel voor de hand dat de parkeernormennota zelf wordt herijkt. Door de bank genomen wordt nu per initiatief bekeken welke parkeervraag daarvan uitgaat en of die op eigen terrein dan wel elders kan worden opgelost. In het licht van een integrale benadering dwars door allerlei beleidsterreinen heen, zal onder de Omgevingswet niet alleen gekeken gaan worden naar de parkeervraag die uitgaat van een initiatief maar zal vooral gekeken worden naar mobiliteit op een abstracter niveau waarbij u kunt denken aan:

- verkeersaantrekkende werking die uitgaat van een initiatief in het licht van luchtkwaliteit, geluid en gezondheid;
- de vraag of de wegenstructuur het extra verkeer kan verwerken;
- de vraag of alternatieve mobiliteitsoplossingen voorhanden zijn zoals openbaar vervoer, deelauto's of andere vormen van Mobility as a Service.



Voorzienbaar is daarmee dan ook dat het 'parkeerbeleid' als zodanig gaat verdwijnen na verloop van tijd en dat veel meer gesproken zal gaan worden over 'mobiliteitsbeleid'. Niet ondenkbaar is dat, althans in binnenstedelijke gebieden, het primaat zal liggen bij openbaar vervoer en dat par-

keren op eigen terrein als ultimum remedium zal gaan gelden indien geen andere oplossing voorhanden is. Dit vormt uiteraard een grote ommezwaai van het beleidsuitgangspunt dat op dit moment in de meeste gemeenten geldt. Dit vergt een brede blik op mobiliteit (inclusief parkeren) in relatie tot een duurzame gebiedsontwikkeling.

Uiteraard vormt de Omgevingswet niet de enige oorzaak van dit 'omdenken'. Meer maatschappelijke ontwikkelingen zoals klimaat, duurzaamheid en verstedelijking dragen hiertoe bij. Als gevolg van het integrale denken onder de Omgevingswet moeten de verschillende beleidsterreinen voortdurend in onderlinge samenhang worden bekeken om de goede fysieke leefomgeving te creëren. Bij dat uitgangspunt past niet het huidige denken waarbij het primaat ligt bij parkeren op eigen terrein als gevolg waarvan heel veel nieuwe parkeerplaatsen worden bijgebouwd.

Hier zal wel een verschil merkbaar worden tussen stedelijke gebieden en meer landelijke gebieden. In laatstgenoemde gebieden zullen minder ov-voorzieningen zijn waardoor mensen eerder aangewezen blijven op de auto. In die gebieden ligt meer voor de hand dat ook onder de Omgevingswet het huidige systeem waarbij parkeren op eigen terrein uitgangspunt vormt, min of meer gelijk zal blijven.

Onder de Omgevingswet geldt gezondheid uitdrukkelijk als onderdeel waarmee bij de inrichting van de fysieke leefomgeving rekening gehouden moet worden. Dat betekent dat binnen het mobiliteitsbeleid ook meer aandacht aan de fiets zal kunnen worden besteed in de vorm van uitbreiding van het fietspadennetwerk door middel van fietssnelwegen en fietsknooppunten. Fietsen moeten echter ook gestald kunnen worden. Inmiddels kent een groot aantal gemeenten in Nederland normen voor fietsparkeren. Niet ondenkbaar is dat als gevolg van de meer integrale benadering onder de Omgevingswet de fiets in ons verkeersbeeld nog belangrijker wordt.

Parkeernormen voor fietsen worden daarmee wellicht in meer gemeenten een vaste norm waaraan ieder initiatief moet worden getoetst.

In de kern beschouwd, betreft de Omgevingswet een organisatievraagstuk. Dat betekent dat de grootste uitdaging zit in het anders organiseren van de verschillende beleidsafdelingen. Het doel is dat beleidsafdelingen in een vroegtijdig stadium zaken met elkaar afstemmen zodat het beleid de uitkomst wordt van een brede afweging van verschillende belangen en beleidsinvloeden.

In veel gemeenten is inmiddels een kwartiermaker voor de Omgevingswet aangesteld die tot taak heeft om de organisatie voor te bereiden op de inwerkingtreding van de Omgevingswet. Een goede voorbereiding op de Omgevingswet vraagt in ieder geval twee dingen:

- de bereidheid om samen te werken buiten de kaders van het eigen beleidsterrein van verkeer en parkeren;
- het kunnen benoemen van belangrijke aandachtspunten binnen het beleidsterrein – zoals verkeer en parkeren – die meegewogen moeten worden in de integrale belangenafweging in het kader van de totstandkoming van de Omgevingsvisie, het omgevingsplan en eventueel programma's.

U hoeft hiervoor niet te wachten op inwerkingtreding van de Omgevingswet in 2021. Sterker nog, het verdient aanbeveling om hier nu alvast mee aan de slag te gaan om zodoende goed beslagen ten ijs te verschijnen op het moment dat de Omgevingswet er is. Vanaf dag één dat de wet in werking is, dient u te werken met het systeem van deze wet. Dat wordt vergemakkelijkt indien u alle voorbereidingen al (ruimschoots) van tevoren heeft getroffen.

Stappenplan voor een goede voorbereiding op de Omgevingswet:

- 1 *Inventariseren aandachtspunten in het parkeerdomein voor de komende periode*
Bekeken zal kunnen worden of het huidige parkeerbeleid nog toegerust is om voldoende adequaat te kunnen handelen wanneer een situatie daarom vraagt. Gedacht kan daarbij worden aan het bijstellen van parkeernormen, aanwezigheidspercentages, al dan niet opnemen van parkeernormen voor fietsen et cetera.
- 2 *Afzetten aandachtspunten tegen aandachtspunten andere beleidsdomeinen*
Bezien zal kunnen worden in hoeverre oplossingen in het parkeerdomein kunnen bijdragen aan andere beleidsdoelen op het gebied van bijvoorbeeld milieu, klimaatadaptatie of gezondheid. Omgekeerd zal ook gezien kunnen worden in hoeverre parkeerbeleid het bereiken van andere beleidsdoelen in de weg staat.
- 3 *In afstemming komen tot integrale visie voor de toekomst: Omgevingsvisie*
Als uitvloeisel van de integrale afweging onder 2. zal een keuze gemaakt moeten worden over de te maken beleidskeuzes.
- 4 *Nadenken over vormgeven parkeerbeleid ter uitvoering van Omgevingsvisie*
Met inachtneming van de in de Omgevingsvisie neergelegde beleidsdoelen, zal gezien moeten worden in hoeverre het parkeerbeleid daarop aanpassing behoeft.

Inventarisatie Aandachtspunten

- Inventariseren aandachtspunten in het parkeerdomein voor de komende periode
- Afzetten aandachtspunten tegen aandachtspunten andere beleidsdomeinen

Omgevingsvisie

- In afstemming komen tot integrale visie voor de toekomst: Omgevingsvisie
- Nadenken over vormgeven parkeerbeleid ter uitvoering van Omgevingsvisie

Parkeerbeleid

- Verankering parkeerbeleid in planregels omgevingsplan
- Toepassing parkeerbeleid bij aanvraag omgevingsvergunning
- Evaluatie parkeerbeleid en waar nodig: aanpassing conform de beleidscyclus

5 Verankering parkeerbeleid in planregels omgevingsplan

Vanwege de koppeling van het parkeerbeleid met planregels in een bestemmingsplan (straks: omgevingsplan) zal vervolgens bezien moeten worden in hoeverre de regels in het bestemmingsplan/de omgevingsplannen aanpassing behoeven om de beleidsdoelen te bereiken.

6 Toepassing parkeerbeleid bij aanvraag omgevingsvergunning

De regels in het bestemmingsplan/omgevingsplan vormen het toetsingskader voor omgevingsvergunningen ten behoeve van een concreet initiatief.

7 Evaluatie parkeerbeleid en waar nodig: aanpassing conform de beleidscyclus

Aan de hand van verleende omgevingsvergunningen, en meer specifiek de vraag hoe vaak in het kader van een omgevingsvergunning van het beleid is afgeweken, zal bezien kunnen worden of het beleid werkbaar is. Daarnaast zal door middel van monitoring bezien moeten worden of het parkeerbeleid het beoogde effect heeft. Waar nodig zal uit die evaluaties kunnen blijken dat aanpassing van het parkeerbeleid voor de hand ligt. Dan begint de beleidscyclus van stap 1 opnieuw.

De Omgevingswet is niet alleen een forse wetswijziging, maar een transitieopgave. Er zitten op zijn minst drie radicaal vernieuwende onderdelen in die ingrijpende gevolgen hebben. Ten eerste de decentralisatie: de overheveling van taken, bevoegdheden en middelen van het Rijk naar gemeenten. Ten tweede de integrale aanpak, die het einde betekent van het verticale en sectorale beleid en de deuren opent naar meer horizontaal en integraal beleid. En tot slot de verschuiving in initiatief, van de overheid naar burgers, bedrijven en maatschappelijke organisaties. Dat betekent op meerdere vlakken anders werken en denken. Niet alleen verandering in de manier waarop de gemeente is georganiseerd, maar ook een proactieve houding in de omgeving waar het gaat om het willen verbeteren van de eigen leefomgeving.

Hoewel parkeren in het huidige denken veelal slechts een 'vinkje' vormt bij het toetsen van een concreet bouwplan,

vormt parkeren een belangrijk thema in het kader van de leefbaarheid en bereikbaarheid van steden en dorpen. Daarmee vormt parkeren ook een belangrijke schakel in de totstandkoming van de omgevingsvisie en het omgevingsplan.

De Omgevingswet biedt daarom kansen voor parkeren, maar dan moeten er wel stappen worden gezet. Er is op korte termijn dus actie nodig! Het is al lerende doen en al doende leren. Hiervoor bestaat geen blauwdruk of recept en het zal af en toe een zoektocht zijn. De uitgangspunten van de Omgevingswet zijn helder: integraal, gedecentraliseerd, vereenvoudigd, flexibel en met ruimte voor maatwerk. Door er vandaag al over na te denken, komt het parkeerdomein binnen de integrale aanpak onder de Omgevingswet goed tot zijn recht, ofwel aan de slag!.

Literatuur en websites

Nummers tussen vierkante haken in de tekst – bijvoorbeeld [1] – verwijzen naar de nummers in onderstaande literatuurlijst.

Nummers achter de letter 'w' tussen vierkante haken in de tekst – bijvoorbeeld [w1] – verwijzen naar de nummers in de lijst met websites.

Literatuur

- 1 Kamerstukken II 2013/14, 33962, 3 (MvT Omgevingswet).
- 2 Kamerstukken II 2017/18, 34986, 3 (MvT Invoeringswet Omgevingswet).
- 3 Kamerstukken II 2017/18, 33118, 102 (Kamerbrief Stelselherziening omgevingsrecht, Nationale Omgevingsvisie en taakverdeling bewindspersonen BZK en IenW).

Websites

- 1 Website Aan de slag met de Omgevingswet: <https://aandeslagmetdeomgevingswet.nl>.

Colofon

Parkeren en Omgevingswet –
Alle juridische aspecten op een rij

uitgave

CROW-KpVV, Ede

Deze uitgave is gefinancierd uit het KpVV-Meerjaren-programma dat CROW uitvoert namens de gezamenlijke overheden. CROW-KpVV heeft als doel een bijdrage leveren aan het competentier maken van de overheid op het gebied van mobiliteit.

artikelnummer

K-D3081

tekst

Daniëlle Roelands-Fransen en Marije van Mannekes,
Pels Rijcken & Droogleever Fortuijn N.V.

redactie

Hedda Treffers

fotografie

Herman Stöver

vormgeving

Inpladi bv, Cuijk

productie

CROW

contact

CROW Klantenservice: klantenservice@crow.nl
of (0318) 69 53 15

bestellen

Deze uitgave is gratis te downloaden/bestellen via
www.crow.nl/K-D3081

