



Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koningrijksrelaties
Drs. M. Jansen
Postbus 20011
2500 EA 'S-GRAVENHAGE

Datum
5 juli 2023
Kenmerk
POM/U202300494
Telefoon
06 51 51 06 05
Bijlage(n)
-

Onderwerp

VNG reactie op de consultatie Verzamelwijziging Omgevingsregeling 2023

Geachte mevrouw Jansen,

Hierbij ontvangt u de VNG reactie op het ontwerp van de Regeling van de Minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening houdende wijziging van de Omgevingsregeling in verband met diverse technische wijzigingen (Hierna: Verzamelregeling 2023).

De Omgevingsregeling bouwt voort op de wet en de vier Algemene Maatregelen van Bestuur (AMvB's). Het gaat om technische en administratieve regels voor het gebruik van de wet en de AMvB's in de praktijk. De Omgevingsregeling bevat onder andere regels over de grenzen van locaties, voor door het Rijk gereguleerde activiteiten, meet- en rekenmethoden voor besluiten en monitoring en informatieverplichtingen.

VNG vraagt expliciet aandacht voor het volgende. Vanaf het moment van inwerkingtreding van de Omgevingswet gaan gemeenten in het echt aan de slag gaan met het nieuwe stelsel en het daarbij behorende instrumentarium, in het bijzonder de vergunningverlening en het omgevingsplan. Pas dan zal het gehele stelsel echt in de praktijk getoetst worden. Los van de geplande evaluatiemomenten zullen vanuit de uitvoeringspraktijk knelpunten worden geconstateerd, evenals suggesties voor verbetering. Voor het beleidsrijke geluidspoor zijn aparte bestuurlijke afspraken gemaakt, om de mogelijke knelpunten die geconstateerd worden, zo snel mogelijk op te lossen. VNG vraagt met klem welwillendheid en voortvarendheid bij de verantwoordelijke ministeries om de in de uitvoeringspraktijk geconstateerde omissies, hiaten en inconsistenties zo spoedig mogelijk te herstellen. Om de gebiedsontwikkeling en de dienstverlening zo min mogelijk in gevaar te brengen is adequaat handelen noodzakelijk.

VNG doet hierbij een beroep op BZK om als stelselverantwoordelijk ministerie hier de regie op te voeren. Ook vraagt VNG aan BZK uit hoofde van de 'stelselverantwoordelijkheid' de regie te voeren op de uitvoering van de uitgangspunten van de stelselherziening, zoals lokaal maatwerk en een

integrale benadering van de fysieke leefomgeving. Zo zien wij steeds meer de tendens dat sectorale wetgeving een integrale afweging op lokaal niveau belemmert.

Wij gaan in deze reactie in op de voorgestelde wijzigingen in de Verzamelregeling 2023, maar dragen ook andere onderwerpen aan waarvan de VNG van mening is dat deze moeten worden meegenomen.

Vooraf een algemene opmerking betreffende het proces. De koepels zijn vooraf niet betrokken bij het ontwerp van deze Verzamelregeling. Een Verzamelregeling als deze, lijkt op het eerste oog louter technisch, maar technische eisen kunnen inhoudelijk zeer vergaande gevolgen met zich meebrengen. Zo bepalen rekenformules en/of geometrische begrenzingsen uiteindelijk het inhoudelijke beleid en de uitvoeringspraktijk van gemeenten.

VNG verzoekt dan ook om conform de Code Interbestuurlijke Verhoudingen, de geëigende processen te volgen en in het vervolg overleg te voeren met de koepels over ontwerp-wetgeving. Te meer omdat met de Verzamelwet Omgevingswet een wijziging van artikel 23.4 in aantocht is, waarmee vaste internetconsultaties voor 'pure technische wijzigingen' optioneel wordt. Niet alleen voor AMvB's, maar ook voor ministeriële regelingen. Deze laatste worden ook niet parlementair behandeld.

Na inwerkingtreding van de Verzamelwet OW (ligt nu voor bij de Kamers) zou de internetconsultatie van deze Verzamelregeling 2023 wellicht niet hebben plaatsgevonden. Echter, om de afweging te maken en om te kunnen beoordelen of iets puur technisch is of niet, moeten de uitvoeringspraktijk en juist de koepels worden betrokken. Dan kan pas beoordeeld worden of iets wel/niet een technische wijziging en of wel/geen internetconsultatie de juiste route is. Dat past binnen het uitgangspunt van het Rijk, om zoveel mogelijk te consulteren omwille van transparantie in de totstandkoming van wetgeving.

De VNG wil met u en de overige koepels in gesprek over de reikwijdte van artikel 23.4 OW en de rol van de koepels bij het bepalen 'wanneer consultatie wenselijk is' en over de interpretatie van 'wijzigingen van ondergeschikte aard, die niet leiden tot andere gevolgen voor de fysieke leefomgeving'. Het is immers van groot belang dat inspraak geborgd blijft en dat er consensus bestaat over wat een wijziging van ondergeschikte aard is. Dit is tevens van belang gezien mogelijke financiële effecten. Bij louter technische wijzigingen worden deze immers niet meegenomen.

Met vriendelijke groet,

Vereniging van Nederlandse Gemeenten

A.J. Vermuë
Directeur Beleid

Artikelen 3.3, 6.7, 8.23 en 8.24

VNG vraagt aandacht voor in pandig contactgeluid. Dit moet geregeld blijven. Dit is een belangrijk gegeven voor de kwaliteitsborger om een goed risicoprofiel aan het bevoegd gezag te kunnen aanleveren. Dit zou via de *Toelatingsorganisatie Kwaliteitsborging Bouw (TloKB)* geborgd moeten zijn alvorens het te schrappen.

Artikelen 7.12, 7.12a en 7.16

Dat deze bepalingen worden geschrapt, is conform wat eerder is besloten. Echter, dit heeft mogelijk consequenties voor de implementatieondersteuning en de werkprocessen van gemeenten. VNG vraagt overleg op dit punt, om te kunnen bespreken of het schrappen nu al noodzakelijk is, of dat dit wellicht later kan, bijvoorbeeld met de evaluatie na drie jaar.

Immers, de wijzigingen ten aanzien van de indieningsvereisten resulteren in een extra 'los' product in het DSO (afzonderlijke informatieplicht en dus geen mogelijkheid tot het heffen van leges, ook niet bij een technische vergunning) met dus aparte handelingen om het verzoek tot het verwerken van informatie op te kunnen pakken. Wanneer deze gegevens nog wel als indieningsvereisten zouden gelden zonder beoordelingsregel kan het BG efficiënter werken en de indieningsvereisten distribueren naar bijvoorbeeld 'Toezicht'. Op dit moment zitten deze indieningsvereisten nog wel in de test omgeving DSO en hebben gemeenten hun werkprocessen en werkafspraken daarop ingericht.

Bijlage II

VNG verzoekt overleg over het schrappen van de consumentenprijsindex en consequenties voor het monitoren van het stelsel Wkb, dat het een kwalitatief stelsel 'tegen aanvaardbare kosten' moet zijn, zoals vastgelegd in het Bestuursakkoord (2019). VNG is van mening dat deze index behouden moet blijven. Anders bestaat er geen uitgangspunt om te kunnen bepalen over een kwalitatief stelsel is 'tegen aanvaardbare kosten'. De consumentenprijsindex (CPI) alle huishoudens (uitgebreid), berekend door het CBS met 1995 als basisjaar, geeft de gemiddelde prijsverandering weer van goederen en diensten die huishoudens aanschaffen. De index is een belangrijke maatstaf voor inflatie en wordt veel gebruikt door het bedrijfsleven, werkgevers- en werknemers- organisaties en de overheid. De index wordt onder meer gebruikt voor loonaanpassingen, bijstellingen van belastingtabellen en indexering van huren, lijfrenten, etc. Daarmee is deze index een cruciale indicator voor de monitoring op een kwalitatief stelsel tegen aanvaardbare kosten.

Spooreplacements

VNG vraagt met name aandacht voor de wijzigingen ten aanzien van spoor in relatie tot het bestuurlijke traject Spooreplacements Geluid dat momenteel plaats vindt, als uitwerking op de aanbevelingen van de Bestuurlijke Tafel Emplacements Geluid (hierna: de Bestuurlijke Tafel).¹

Met de Omgevingswet wordt het geluid van emplacements toegevoegd aan het geluid van de hoofdspoorweginfrastructuur en gereguleerd met geluidproductieplafonds (hierna: gpp's). Belangrijkste zorgpunten zijn dat met het vaststellen van gpp's en daarmee het wegnemen van restricties in de nacht en voor piekgeluiden, dat dat nadelige gevolgen heeft voor omwonenden en de woningbouw rondom spoor. Daarom is bestuurlijk afgesproken eerst een aantal pilots te doen die – naar verwachting eind dit jaar - inzicht moeten geven of bij de overdracht van bevoegdheid

¹ Brief BT 2 juni 2022, brief met reactie staatssecretaris 14 juli 2022 (kenmerk IENW/BSK-2022/163934)

van gemeenten naar rijk - voldaan kan worden aan de door de Bestuurlijke Tafel gestelde randvoorwaardelijke eisen:

- Gelijkwaardige bescherming van omwonenden van spoorwegemplacementen,
- Gelijkwaardige ruimte voor woningbouwontwikkelingen, en
- Goede klachtenafhandeling, toezicht en handhaving.

Toegezegd is dat als dat nodig zou blijken, alsnog rechtstreeks werkende regels ter beperking van piekgeluiden aan het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal) kunnen worden toegevoegd.

Gezien het intensieve overleg dat al geruime tijd loopt en de pilots die momenteel plaatsvinden, is de VNG verwonderd waarom er voorafgaand aan deze internetconsultatie geen afstemming heeft plaatsgevonden over deze wijzigingen met de VNG en de gemeentelijke vertegenwoordiging van de Bestuurlijke Tafel.

Mogelijk geeft de afronding van het emplacementstraject nog aanleiding tot aanpassingen in wetgeving. De VNG reactie is daarmee een reactie onder voorbehoud, in afwachting van de resultaten van de pilots en de bijbehorende toets aan de randvoorwaardelijke eisen. De pilots zijn immers op het moment van deze consultatiereactie nog niet afgerond. Mogelijk dat de aanbevelingen van de Bestuurlijke Tafel die eind dit jaar volgen, niet alleen op onderstaande reactie van invloed zijn, maar ook op het voornemen tot de regeling in de Verzamelregeling.

VNG verzoekt alsnog overleg met betrokkenen over:

- Het nieuwe artikel 17.6 en de daarbij behorende bijlage XXXIX;
- De gedane van de toezeggingen tijdens de Kamerbehandeling van het Aanvullingswet geluid en de Bestuurlijke Tafel, die niet in deze Verzamelregeling zijn meegenomen;
- De Kamerbrief 'Doorwerking WHO-richtlijnen geluid' en de daar benoemde uitgangspunten ten aanzien van Lnight en de aanscherping standaardwaarde spoor van 55 dB naar 52 dB te betrekken.²

Immers, de in deze brief benoemde beleidsuitgangspunten lopen vooruit op de resultaten van de pilots en zijn zelfs mogelijk van negatieve invloed op de mogelijke bevindingen. Dan doelen wij op beleidsvoornemen geen aanvullende normering meer te willen hanteren voor nachtelijke geluidbelasting (Lnight) en de aanscherping van de standaardwaarde voor railverkeergeluid van 55 dB naar 52 dB. VNG vraagt zich af in hoeverre deze Verzamelregeling en het genoemde WHO beleidsadvies eigenlijk de pilots voor een 'fait accompli' stellen en de mogelijke bevindingen uit die pilots en dus bijsturing, frustreert.

VNG vraagt om uw reactie en toelichting op dit onderdeel tevens te delen met de Bestuurlijke Tafel.

Overgangsrecht geluid spoorvoertuigen op emplacementen (artikel 17.6 – nieuw)

Met deze Verzamelregeling wordt een nieuw artikel 17.6 ingevoegd dat voorschrijft hoe geluid op emplacementen moet worden bepaald. Het eerste lid van 17.6 bepaalt om welk geluid het gaat. Het geluid wordt gezien als het geluid dat wordt veroorzaakt door de activiteiten opgenomen in de representatieve bedrijfssituatie dat gebruikt is bij de aanvraag van de vigerende omgevingsvergunning.

² Brief aan de Tweede Kamer d.d. 21 maart 2023, kenmerk IENW/BSK-2023/26976

Het tweede lid van artikel 17.6 bepaalt dat het geluid van de rijdende treinen in Wet milieubeheer- vergunningen van emplacementen wordt omgezet naar gpp's. Deze bepaling geeft dus duiding aan de wijze van omzetting. Onder de huidige wet- en regelgeving wordt het geluid van het hele emplacement gereguleerd met een milieuvergunning die door de gemeente wordt verleend aan ProRail.

In het bestuurlijk emplacemententraject is meermaals aandacht gevraagd voor het feit dat de vigerende vergunningen geen representatief beeld geven van de feitelijke actuele situatie. Dat is van belang voor het beschermingsniveau van omwonenden. Immers, indien men uitgaat van de feitelijke situatie zou het zo kunnen zijn dat er minder geluidhinder is, dan indien met de vigerende, vaak verouderde vergunningen als uitgangspunt neemt voor het vaststellen van de gpp's. Bij veel emplacementen wijkt de aanvraag en vergunning af van de werkelijkheid. In veel vergunningen staan nog treinen die niet meer rijden in Nederland. Deze oude treinen maken rijdend meer geluid en minder bij stilstand dan de nieuwe treinen. In sommige gevallen zijn er meerdere wijzigingsvergunningen waardoor geen overzicht meer is van de eindsituatie. Overigens wordt in de vergunning activiteiten vergund (het rangeren enz. van een aantal treinen) en niet de geluidruimte tot aan de in de vergunning genoemde maxima.

Het ministerie gaat derhalve bij de omzetting naar gpp's uit van de vigerende vergunningen. Dit is niet in overeenstemming met artikel 2.1 onder e van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Dit artikel houdt in dat ProRail wijzigingen actief dient te melden. Oude locs (en treinstellen) uit de voormalige onderzoeken, dienen in het rekenprogramma dan ook vervangen te worden door de huidig gebruikte nieuwere modellen. Blijkbaar worden de oude locs (en treinstellen) opgenomen in het bronnenregister zodat daarmee gerekend kan worden.

VNG verzoekt uit te gaan van de huidige activiteiten op de emplacementen en deze op te nemen in het bronmodel van de gpp's. Zo sluit u ook aan bij de beleving van de omwonenden van een emplacement. Daar waar sprake is van verouderde vergunningen moeten de vergunningen eerst geactualiseerd voordat de omrekening kan plaats vinden. Dit gezien het belang hiervan voor de toetsing aan de randvoorwaardelijke eisen. Immers, spreken we van een papieren gelijkwaardig beschermingsniveau (op basis van de verouderde vergunningen), of een door de bewoners ervaren, feitelijk beschermingsniveau (op basis van het huidige gebruik van het emplacement)?

Tevens missen wij in deze Verzamelregeling de uitwerking van een aantal afspraken:

- lenW onderkent dat er situaties mogelijk zijn waarbij activiteiten samenlopen. Denk aan een stilstaande trein met een werkend klimaatsysteem in een wasstraat of het slijpen van een rijdende slijptrein. De uitwerking van de toezegging dat hiervoor een oplossing zal worden gezocht vergelijkbaar met stemgeluid op een terras, ontbreekt;
- Afgesproken is in het bestuurlijke emplacemententraject dat de rekenregels worden aangepast om het geluid van treinen op emplacementen op een correcte manier in de berekeningen mee te nemen. Dit betreft onder meer het rekenen met
 - treinen die langzamer rijden dan 40 km/uur en
 - het zogenaamde 'overstand'-geluid: het specifieke geluid van treinen die gedurende langere tijd op het emplacement stilstaan maar waarvan bepaalde systemen wel operationeel blijven.

Deze beide toezeggingen ontbreken in deze Verzamelregeling (paragraaf 2.6 en 2.7 bijlage Ivf Omgevingsregeling).

In paragraaf 2.6 van bijlage Ivf staat dat de treinen die langzamer dan 40 km/uur rijden gemodelleerd worden met 40 km/uur. Treinen die langzamer rijden veroorzaken (veel) minder hinder. VNG vraagt om conform de gemaakte afspraak, de werkelijke snelheid van de treinen te modelleren. Wij vernamen dat informatie over langzamer rijdende treinen niet voorhanden is, omdat het reken en meetvoorschrift railverkeerslawaai geen langzamere snelheid aan kan dan 40 km/uur. Echter, in de regelgeving voor spoorwegen staan de emplacementen opgesomd. Dan kan het langzaam rijden van de treinen op de aldaar opgesomde emplacement worden opgenomen in het geluidregister.

VNG vraagt u ProRail opdracht te geven om deze informatie te verzamelen. In de module industrielawaai is elke snelheid te modelleren. Vanwege de overstand dient de module industrielawaai toch gebruikt te worden.

In paragraaf 2.7 van bijlage Ivf is bepaald dat overstand wordt berekend volgens de methode voor industrielawaai (bijlage IVh bij de Omgevingsregeling). De emissiegegevens voor elk type geluidbron zijn beschikbaar bij de beheerder. Ten aanzien hiervan merkt VNG het volgende op dat dit betekent dat het eerste uur stilstand niet wordt meegenomen. Dit is een wijziging ten opzichte van de Wet milieubeheer, waar al het geluid van de treinen is meegenomen op het emplacement. IenW heeft in het emplacemententraject toegezegd om een half uur op te nemen in plaats van een uur. Dat is al een stap in de goede richting. Dit treffen we echter niet aan in de tekst. Hinder die optreedt als treinen korter dan een uur op een emplacement staan wordt zo buiten beschouwing gelaten. Hetgeen niet wenselijk is.

VNG vraagt overleg over het schrappen van deze bepaling en alle andere verwijzingen naar het weglaten van geluidbronnen gedurende een tijd te verwijderen uit de regeling. In de regelgeving voor spoorwegen staan de emplacementen opgesomd. Dan kan het langzaam rijden van de treinen op de aldaar opgesomde emplacement worden opgenomen in het geluidregister. De gegevens van de stilstaande treinen zijn bekend zijn bij ProRail. Graag ontvangen wij deze informatie.

Overig

Omgevingsveiligheid

In de Tabel bijlage II bij artikel 1.4 van de Omgevingsregeling wordt verwezen naar 3 'stappenplannen bepalen aandachtsgebieden' (brand, explosie en gifwolk). De stappenplannen verwijzen naar een versie van de stappenplannen uit februari 2020 van het RIVM. Deze stappenplannen zijn verouderd, aangezien de verbetervoorstellen (inclusief PGS – 15) van de werkgroep 'Uitwerking Aandachtsgebieden' die in 2022 in opdracht van de staatssecretaris van IenW zijn opgesteld, niet in de stappenplannen zijn verwerkt.

Vanuit de VNG zien we graag dat alle verbetervoorstellen van de werkgroep worden overgenomen. Wij zijn graag bereid deze nogmaals toe te lichten. Met het oog op inwerkingtreding per 1-1-2024 is haast geboden.

Naast verwerking van de rekenmethodieken in de stappenplannen, moeten deze 7 verbetervoorstellen ook nog een plek krijgen in het Besluit Kwaliteit Leefomgeving. Dit is zeer urgent en moet voor IWT OW geregeld zijn. Immers, gemeentent en provincies moeten bij de vergunningverlening al direct na inwerkingtreding met de juiste aandachtsgebieden moeten werken.

VNG verzoekt met klem zo snel mogelijk duidelijkheid te verschaffen over dit gehele proces en er zorg voor te dragen dat alles, de stappenplannen met de herberekeningen van de aandachtsgebieden, is afgerond ruim voor inwerkingtreding zodat de aanvragers en uitvoering weten waaraan getoetst moet worden.

Indien dat niet haalbaar is, moet dat duidelijk zijn en moeten daar afspraken over gemaakt worden. In dit kader vraagt de VNG zich tevens af, hoe dit bovenstaande zich verhoudt tot het vullen van het Register Externe Veiligheid (REV). Dit REV zou per 1-1-2024 volledig gevuld moeten zijn. Al met al, lijkt het de VNG met de nog te herberekenen aandachtsgebieden niet haalbaar en vraagt zich af of er niet misschien een overgangsrechtelijke bepaling noodzakelijk is teneinde de uitvoeringspraktijk en dus gebiedsontwikkeling niet te belemmeren.

Daarnaast nog opgemerkt, dat de tabel bij bijlage II, niet verwijst naar de juiste vindplaats van de stappenplannen, maar naar de standaardwebsite van het RIVM met betrekking tot omgevingsveiligheid. Hierdoor is de informatie onvindbaar. VNG verzoekt dit aan te passen. Ook is voor de raadpleegbaarheid van groot belang dat Atlas Leefomgeving de nieuwe herberekende aandachtsgebieden (2022) toont en niet de onrealistisch grote aandachtsgebieden (2020) Dit veroorzaakt alleen maar verwarring, zorgt voor onrust en is zeker niet uitlegbaar voor het bevoegd gezag richting de burgers.

Kostenverhaal

De toelichting stelt dat deze Verzamelwijziging geen uitwerkingen kent van de vangnetbepaling in artikel 5.1, derde lid, van de Invoeringswet Omgevingswet, die het mogelijk maakt om bij ministeriële regeling zo nodig ontbrekend overgangsrecht vast te stellen. Voor het vaststellen van een dergelijke ministeriële regeling gelden anders dan voor de Omgevingsregeling geen bijzondere procedurele en digitale eisen. Een dergelijke ministeriële regeling kan op een later moment separaat worden vastgesteld.

VNG heeft in de consultatiereactie op de Verzamelwet OW aandacht gevraagd voor het ontbreken van overgangsrecht voor de exploitatiebijdrage en eindafrekening exploitatieplan uit de Wet ruimtelijke ordening. In de Memorie van Toelichting bij de Verzamelwet is bevestigd dat dit een terechte constatering is en dat voorzien is om in eerste instantie bij ministeriële regeling een verduidelijkende overgangsrechtelijke regeling vast te stellen op grond van artikel 5.1, derde lid, van de Invoeringswet Omgevingswet.

Ook krijgt VNG vragen over of het overgangsrecht ten aanzien van art. 7c, tiende en elfde lid, van het Besluit uitvoering Chw voldoende is geregeld.

VNG vraagt zo spoedig mogelijk overleg hierover. Het is voor de gebiedsontwikkeling van groot belang dat deze 'nood'- ministeriële regeling voor inwerkingtreding Omgevingswet van kracht is. VNG denkt graag mee met de uitwerking.

Geometrie

De Verzamelregelingen bevatten vaak correcties in de geometrieën. De juiste geometrieën zijn essentieel voor gebiedsontwikkeling. Bijvoorbeeld artikel 5.49 Bkl (beperkingen landaanwinning en bouwwerken) bepaalt het volgende:

Voor zover een omgevingsplan van toepassing is op het IJsselmeergebied, laat het omgevingsplan geen landaanwinning en bouwactiviteiten toe.

In de door het Rijk gepubliceerde Actualisering geometrie Omgevingsregeling IenW (Staatscourant 2023 nr. 4078, 30 januari 2023) blijkt dat de driehoek met onder andere Sluisbuurt is opgenomen *binnen* de begrenzing van het IJsselmeergebied. Dat zou naar de letter van het Bkl betekenen dat er geen bouwwerken meer mogelijk kunnen worden gemaakt. Dit terwijl conform het huidige Barro dit *buiten* de begrenzing van het IJsselmeergebied valt.

Geometrische begrenzing van het IJsselmeergebied



Nu is deze fout tijdig ontdekt en wordt de correctie nog voor inwerkingtreding doorgevoerd, maar vanuit IenW kwam het bericht dat de werkwijze bij dit soort gevallen is, dat wijzigingen waarover reeds besluitvorming heeft plaatsgevonden, en waarvan het besluit ook reeds is bekendgemaakt, niet ook direct zichtbaar worden in de DSO-viewer.

De werkwijze zou zijn dat eens per kwartaal alle voorgestelde wijzigingen worden 'opgebost' tot een nieuwe geconsolideerde versie. Die komt vervolgens weer online. Tot die tijd is de gewijzigde versie al wel juridisch van kracht (en vindbaar via wetten.nl en officiële bekendmakingen.nl), maar dus nog niet zichtbaar in het DSO. Dat betekent dat in de DSO-viewer een andere (en onjuiste) inhoud van geldende besluiten wordt getoond.

VNG vraagt u met klem deze problematiek op te lossen en het doorvoeren van correcties te bespoedigen. Vooral na IWT OW zullen dit soort gevallen met regelmaat aan het licht komen. Ook betekent het dat de weergave in de DSO-viewer nog een tijd anders zal zijn dan de begrenzing op overheid.nl. Dat is vreemd, want dat betekent dat men pas op een later moment de bestanden aanpast die worden gebruikt voor de weergave in de viewer. Dat heeft tot gevolg dat in het DSO iets anders wordt getoond dan de geldende regeling, met alle consequenties voor gebiedsontwikkeling van dien. VNG verzoekt het ministerie een nieuwe werkwijze te ontwikkelen en de doorlooptijd te versnellen.

NEN normen

Deze Verzamelregeling bevat veel verwijzingen naar NEN normen. In dat kader vraagt VNG opnieuw aandacht voor het volgende.

Het huidige Activiteitenbesluit en het Bouwbesluit bevatten verwijzingen naar zogenaamde NEN normen of Europese/internationale normen. De decentralisatie van het Activiteitenbesluit / delen Bouwbesluit naar gemeenten en waterschappen via de bruidsschat, heeft tot gevolg dat de bruidsschatregels allerlei nationale normen (NEN) en Europese / internationale normen bevatten. En dat straks dus alle omgevingsplannen en waterschapsverordeningen nationale, Europese en

internationale normen bevatten. Nu ligt de verantwoordelijkheid voor het actueel houden en het ter beschikbaar stellen van deze normen bij het Rijk. Ligt dat straks bij gemeenten / waterschappen?

Bij het ontwikkelen van de bruidsschat is onvoldoende doordacht wat de consequenties hiervan zijn, zoals:

- Wie straks zorg draagt voor het actueel houden en het beschikbaar stellen van de normen? Hoe gaat dat bij de bruidsschat? Het kan niet zo zijn dat iedere gemeente / waterschap voor zich in de gaten moeten houden of er een nieuwe versie van een norm is en vervolgens moet beoordelen of die gehanteerd moet of mag gaan worden, en dit zo nodig aanpassen in het omgevingsplan/ waterschapsverordening en vervolgens beschikbaar moet stellen. De situatie is des te meer gecompliceerd ten aanzien van internationale normen die niet beschikbaar kunnen worden gesteld (vanwege auteursrechtelijke beperkingen).
- Daarnaast zit er absoluut geen lokaal aspect aan 'de beste labmethode voor het bepalen van stof x in water' en hebben decentrale overheden deze zeer technische kennis niet in huis. Bovendien zitten grote bedrijven met vestigingen in meerdere gemeenten er ook niet op te wachten dat ze hun bedrijfsvoering met verschillende technische standaarden moeten onderbouwen.
- Artikel 14a, vierde lid van de Bekendmakingswet bepaalt dat het bestuursorgaan eenieder op verzoek kosteloos inzage moet verlenen in deze normen. Het is onduidelijk of gemeenten/waterschappen dergelijke internationale normen zelf ter inzage moeten leggen of dat het mogelijk is om te verwijzen naar terinzagelegging bij de NEN-instituut. Een letterlijke lezing van het bekendmakingsvoorschrift wijst op het eerste. Dat betekent extra kosten.
- het is gemeenten/waterschappen niet toegestaan in het omgevingsplan / waterschapverordening het volgende op te nemen: 'altijd de meest recente versie geldt' omdat het niet duidelijk is welke versie wordt bedoeld. Bovendien moet de gemeente / waterschap een afweging maken of het nodig en redelijk is om de nieuwe methode voor te schrijven.

Op het BO VRO 15 december 2022 is door BZK aangegeven dat deze problematiek moet worden opgelost. Voorstel van VNG en UvW is om via (een bijlage van) de Omgevingsregeling de NEN-normen op te nemen. Hiermee blijft het Rijk verantwoordelijk voor het beschikbaar stellen (voor zover dat nog niet is gebeurd) en voor het bijhouden van de gewijzigde versies. Als het Rijk de afweging centraal maakt bij het actualiseren in de Omgevingsregeling, kan wel via het omgevingsplan / waterschapsverordening doorverwezen worden ('de actuele versie in de Or geldt').

Verminderen onderzoekslasten

VNG verzoekt u eens goed te kijken naar de verschillende terminologieën die mbt de meet- en rekenvoorschriften worden gebruikt. Ons inziens kunnen deze meer in lijn worden gebracht met de basisregistraties. Voordeel daarvan is dat de basisregistratie kan worden gebruikt om onderzoeksmodellen op te stellen.

Aanvraagvereisten

De formulering uit artikel 4.4 Bor komt onder de Omgevingswet niet terug in de regels over aanvraagvereisten. In het huidige systeem gelden de indieningsvereisten alleen voor zover die nodig zijn om een beslissing te nemen. Dat betekent dat een in de Mor opgenomen stuk niet hoeft te worden overgelegd als dat niet nodig is voor de te nemen beslissing. Het lijkt erop dat dit systeem is verlaten en dat alle stukken die in de Regeling Omgevingswet worden genoemd moeten worden geleverd. Dat lijkt een niet doelmatige verzwaring van lasten voor de aanvrager én het bevoegd gezag. Is de interpretatie van de VNG juist dat alle in de regeling

genoemde stukken moeten worden geleverd, ook als die naar het oordeel van het bevoegd gezag niet nodig zijn voor het nemen van een beslissing?

VNG zou daarom graag een bepaling als artikel 4.4, lid 1 Algemene wet bestuursrecht terug willen zien in de Omgevingsregeling:

Onverminderd artikel 4:2, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht en voor zover dat naar het oordeel van het bevoegd gezag nodig is voor het nemen van de beslissing op de aanvraag, verstrekt de aanvrager bij de aanvraag de bij ministeriële regeling aangewezen gegevens en bescheiden ten aanzien van de activiteiten binnen het project waarop de aanvraag betrekking heeft.

Dit vanwege het risico van het opvragen van stukken die niet noodzakelijk zijn voor het nemen van een besluit.