

Experimenteren met de Omgevingswet

Inleiding

In het kader van de Omgevingswet, die op 1 januari 2021 in werking treedt, oefenen we in Hilversum alvast met dat wat de wet gaat betekenen voor de ambtelijke organisatie én de samenleving. Dat doen we door met 5 pilots aan de slag te gaan. In iedere pilot wordt een ander aspect van 'het werken in de geest van de Omgevingswet' belicht.

De pilots

Welke pilots zijn er, in welke fase zijn ze, zijn er wellicht al effecten zichtbaar en wat willen we met de betreffende pilot bewerkstelligen?

Deze memo bevat een omschrijving van de pilots *d.d. juni 2018*.

1) Pilot Velbeleid

Met de pilot velbeleid (=kapbeleid) experimenteren we met deregulering van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV), ofwel een situatie waarbij minder regels gelden.

Omschrijving pilot

De gemeente Hilversum start de komende maanden met een pilot in Hilversum Noord. Met de pilot wordt onder meer gekeken wat een aanpassing van de APV voor invloed heeft op het behoud van groen in de wijk en op welke manier buurtbewoners de interactie met elkaar aangaan bij vraagstukken daarover in de wijk.

Zo is het tijdens het experiment mogelijk om binnen de bebouwde kom vergunningvrij een particuliere boom te kappen. Hiervoor is nu nog een omgevingsvergunning verplicht. De gemeente heeft inmiddels een lijst opgesteld met 90 waardevolle particuliere bomen, die niet in de pilot vallen. Deze bomen mogen niet worden gekapt. Samen met inwoners wil de gemeente de lijst met waardevolle bomen bespreken en eventueel aanvullen.

Groene kaartmodel

De lijst met waardevolle bomen is gebaseerd op het Groene Kaartmodel van de Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG). Op de groene kaart staan beschermde gebieden en vrije gebieden, met een lijst van beschermde bomen. De overige bomen zijn vergunningvrij.

We starten in Hilversum Noord met het ontwikkelen van onze 'eigen' Groene Kaart, waarmee we het aantal regels ten aanzien van het vellen van bomen verminderen.

Wat is het doel van de pilot velbeleid?

We willen helder krijgen of het loslaten van de regels voor het kappen van bomen invloed heeft op het groen in de wijk. Gaan inwoners zonder vergunning bijvoorbeeld sneller over tot kap en in hoeverre is het loslaten van de regels te merken bij de hoeveelheid vergunningaanvragen en klachten? Ook is het interessant om te zien wat de reacties in de wijk zijn en of het verminderen van regels invloed heeft op andere beleidsvelden.

Bij een positief resultaat wordt het Groene Kaart model mogelijk Hilversum-breed opgesteld.

Start pilot

We trappen eind juni/begin juli af met een bewonersbijeenkomst, waarin de lijst met beschermde bomen wordt besproken en eventueel aangevuld. Begin september start de pilot.

2) Pilot Noordwestelijk villagebied

Met de pilot Noordwestelijk Villagebied experimenteren we met het voorbereiden van een Omgevingsplan en het 'anders omgaan met regels'.

Omschrijving pilot

De pilot Noordwestelijk villagebied start in de proefperiode met het voorbereiden van een omgevingsplan, als onderdeel van het toekomstige omgevingsplan Hilversum. Op dit moment is nog niet duidelijk waaraan het omgevingsplan moet voldoen en hoe het er redactioneel uit ziet. Dat wordt de komende periode door de rijksoverheid in overleg met 'ketenpartners', zoals de VNG, onderzocht. Vooruitlopend daarop wordt in Hilversum, net als in veel andere gemeenten, al wel nagedacht over de inhoud van het omgevingsplan.

Doel pilot

Het doel van de pilot is tweeledig. Enerzijds wordt er in voorbereiding op de komst van de Omgevingswet geoefend met de instrumenten die de wet bevat, in dit geval het omgevingsplan. Daarnaast willen we inzicht krijgen in welke regelingen en verordeningen uit de huidige bestemmingsplannen al dan niet in het omgevingsplan terecht moeten komen. Anders gezegd; welke mogelijkheden en consequenties zijn er op omgevingsplan-niveau om het begrip 'anders omgaan met regels' te laden.

What's next?

Om te beginnen wordt onderzocht welke regels nu al in verordeningen zijn opgenomen en welke van toepassing zijn op het villagebied. Die regels worden vergeleken met de regels in het huidige bestemmingsplan 'Herziening Noordwestelijk Villagebied'.

Daarna wordt aan de hand van onderwerpen, zoals bijvoorbeeld kantoorvilla's, aan huis verbonden beroepen, flexibiliteitsbepalingen etc. onderzocht in hoeverre de nu geldende regels ten aanzien van deze onderwerpen nog actueel zijn. Ook wordt gekeken of ze moeten worden aangepast, aangescherpt of geschrapt.

Participatie

Waar mogelijk wordt samengewerkt met wijkverenigingen, bewoners en ondernemers in het gebied. Aan de gebruikers wordt gevraagd mee te denken over de opbrengsten uit de eerste inventarisatie. Dus: wat betekent 'meer ruimte in de regels' nu concreet voor de samenleving op gebieds- en themaniveau? Het uitwerken van het participatietraject en het doel van het traject (bewustwording, verkennen en meedoen), start na de inventarisatiefase van de pilot.

Resultaten

Momenteel wordt gewerkt aan de inventarisatie. Inzet is om na de zomer van 2018 in gesprek te gaan met diverse stakeholders. De eerste opbrengst van de pilot wordt besproken in de raads werkgroep van 13 september 2018.

3) Pilot Hoogvliet/Stam

Met de pilot Hoogvliet Stam experimenteren we met het onderdeel ‘verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer’ en ‘rolneming van de gemeente in het participatietraject’.

Omschrijving pilot

Supermarkt Hoogvliet wil verhuizen van Chatham naar de locatie Bosdrift, waar de Renaultgarage Stam zetelt. Omwonenden zijn blij met het vertrek van de garage en de overlast, maar vrezen met de komst van de supermarkt meer verkeer. De achterblijvers in Chatham vrezen verloedering van de panden die leeg komen. Maar ze zien ook kansen voor kleine middenstanders en een gezondheidscentrum.

Het doel van de pilot

Het doel van de pilot is om in het participatietraject inzicht te krijgen *in* en ervaring op te doen *met*:

1) het neerleggen van de verantwoordelijkheid bij de initiatiefnemer, 2) de rolneming van de gemeente, zowel ambtelijk, bestuurlijk als voor de raad en 3) samen aan de voorkant van het proces zoeken naar kansrijke mogelijkheden.

Participatie

In deze pilot krijgt het begrip participatie vorm en inhoud. Concreet gebeurt dit door initiatiefnemers aan de voorkant van het proces te laten participeren en hen zelf te vragen om draagvlak te vinden voor het plan. De gemeente blijft daarbij op afstand en fungeert als adviseur en facilitator. Kortgezegd verandert de rol van zowel de initiatiefnemer als die van de gemeente ingrijpend.

Van de initiatiefnemer wordt een actievere rol verwacht, terwijl de gemeente meer op afstand dient te blijven. Aan de hand van de ruimte die initiatiefnemers krijgen, wordt bekeken hoe zij deze manier van werken ervaren. Dat gebeurt aan de hand van evaluatiemomenten.

Resultaten

Op 14 juni a.s. wordt in de raadswerkgroep gesproken over het aspect ‘participatie in relatie tot de Omgevingswet’. Dit gebeurt o.a. aan de hand het traject Hoogvliet Stam.

4) Pilot Spoorzone

Met de pilot Spoorzone experimenteren we met het begrip Programma en hoe de begrippen 'uitnodigingsplanologie' en 'integrale afweging' hierin passen.

Omschrijving pilot

De Spoorzone kent een forse dynamiek. Het gebied, met werklocaties als Korte Noorderweg, Oude Amersfoortseweg, Liebergerweg en de omgeving Oosterspoorplein, is volop in ontwikkeling. Zowel ruimtelijk, verkeerskundig als economisch.

Door middel van een open planproces worden met alle stakeholders uitgangspunten opgesteld voor een Programma. Dit zijn richtlijnen voor het uitwerken van de Structuurvisie 2030, om te komen tot ontwikkeling van de Spoorzone.

De term Programma is een term die in de Omgevingswet wordt genoemd. In een programma formuleert de gemeente maatregelen voor een aspect van de leefomgeving of voor een bepaald gebied. Een programma is, anders dan bijvoorbeeld een omgevingsvisie, uitvoeringsgericht. Dat wil zeggen dat in een programma concrete uitvoering wordt gegeven aan beleidsdoelen, door middel van sectorale of gebiedsgerichte maatregelen.

Wat is het doel van de pilot?

Op zowel inhoud als op proces staat in de Aanpak Spoorzone het werken in de geest van de Omgevingswet voorop

Inhoudelijk

Het moet duidelijk worden wat een 'gebiedsprogramma' inhoudt en hoe het toepasbaar is op andere gebieden in Hilversum. De inzet is erop gericht dat ontwikkellocaties maatschappelijke meerwaarde opleveren. Dat gebeurt door bij te dragen aan de gemeentelijke opgaven en ambities, ook op buurtniveau. Dit doen we door een interactief, open planproces.

Belangrijk criterium is, dat dit gebeurt *samen* met de stakeholders. Daarbij is de inzet om de kaders aan het begin van het proces ruim te laten.

Ook moet duidelijk worden hoe het begrip 'Programma' invulling geeft aan de Omgevingswet-terminologie:

- Neerleggen van meer verantwoordelijkheid bij initiatiefnemers; zijn de kaders zo te formuleren dat Uitnodigingsplanologie voor dit gebied van toepassing is te verklaren?
- Integraal afwegen (dus RO, mobiliteit, bouwen, maar óók economie, gezondheid, (omgevings)veiligheid en klimaat (adaptatie/ CO2 reductie).

Participatie

Initiatiefnemers leren in de pilot om voorafgaand aan de vergunningaanvraag zelf het initiatief te nemen om de omgeving te betrekken bij de planvorming van hun idee. Ze moeten daarbij verder kijken dan het eigen belang. Van de buurt wordt verwacht dat ze bereid is een actieve bijdrage te leveren en zich ook wil verdiepen in andermans wensen en ideeën.

De gemeente voert regie en zet in op een gezamenlijk planproces.

Door diverse organisaties zijn inmiddels bijeenkomsten georganiseerd die een relatie hebben met de Spoorzone. Gezien de omvang van de Aanpak Spoorzone, kent dit traject een eigen project-/ processtructuur. Onderlinge afstemming tussen het programma Omgevingswet en Aanpak Spoorzone is intensief.

Resultaten

Vanwege de omvang van de Aanpak Spoorzone formuleren we in de aanpak van de gebiedsopgave de leerdoelen van de Omgevingswet. Deze zullen we aan de hand van leerlijnen structureel volgen. Hoe dit er precies uit gaat zien wordt momenteel uitgewerkt.

5) Pilot Geluid (afwegingsruimte milieu)

Met deze pilot experimenteren we met de afwegingsruimte op het gebied van Milieu.

Algemene informatie

In de huidige situatie zijn geluidsnormen voor bedrijfsmatige activiteiten opgenomen in het Activiteitenbesluit Milieubeheer of in een omgevingsvergunning Milieu voor specifieke bedrijven. Voor de gemeente is het mogelijk om beleidsvrijheid toe te passen in het Activiteitenbesluit, zodat maatwerkvoorschriften mogelijk zijn.

Ten aanzien van bedrijfsmatige activiteiten vindt een verschuiving plaats van Rijksregels naar het opnemen van regels in het omgevingsplan. Hiermee ontstaat beleidsvrijheid voor de gemeente om de gewenste gebiedskwaliteit vast te stellen. Daaraan gekoppeld moet ook een geluidswaarde voor bedrijfsmatige activiteiten worden opgenomen. Door het in het omgevingsplan vastleggen van een geluidswaarde voor activiteiten, ontstaat gelijkheid voor de bedrijfsmatige activiteiten en wordt tevens de beoogde gebiedskwaliteit gegarandeerd.

Omschrijving pilot

In deze pilot gaan we experimenteren met de afwegingsruimte op het gebied van Geluid.

Gekozen is om dit voorlopig te doen in een beperkt gebied, namelijk het Marktpllein.

Hier is sprake van geluid van bedrijven, verkeer en evenementen.

Vanuit het Rijk is nog niet duidelijk is wat de afwegingsruimte wordt en op welke manier daar invulling aan wordt gegeven. De verwachting is dat deze informatie voor de zomer beschikbaar komt.

Ondertussen is al wel een start gemaakt met het in kaart brengen van de huidige (nul)situatie tijdens evenementen op het Marktpllein. Met de informatie vanuit het Rijk en de nul meting zal de leerdoelstelling van de pilot en de omschrijving van een gewenst resultaat definitief worden vastgesteld.