

7.2 Wetten die het wetsvoorstel geheel of grotendeels vervangt

Belemmeringenwet Privaatrecht

Crisis- en herstelwet

Interim-wet stad-en-milieubenadering

Ontgrondingenwet

Planwet verkeer en vervoer De Planwet verkeer en vervoer van 1998 bevat een lichte planstructuur voor het verkeers- en vervoerbeleid. De wet gaat er van uit dat op alle niveaus samenhangende planvorming op het terrein van verkeer en vervoer plaatsvindt. Voor het Rijk in een nationaal plan, voor provincies en zeven Wgr-plusregio's in provinciale, respectievelijk regionale verkeers- en vervoerplannen. Voor de gemeenten geldt dat er zichtbaar een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoerbeleid wordt gevoerd. Met de Planwet verkeer en vervoer wordt in de eerste plaats beoogd de horizontale en verticale samenhang van het verkeers- en vervoerbeleid met ander beleid en de uitvoering daarvan te bevorderen. Horizontaal door de koppeling aan de plannen op grond van de Wro, waardoor op alle bestuurlijke niveaus afstemming op de ruimtelijke plannen is verzekerd. Verticaal in de eerste plaats door de inbreng van decentrale overheden te verzekeren bij de voorbereiding van het nationale beleid in het Bestuurlijk koepeloverleg. En in de tweede plaats door de verplichting voor de decentrale overheden de essentiële onderdelen van beleid uit te werken in decentrale plannen of beleid. De Planwet laat ruimte voor regionale differentiatie en maatwerk door doelstellingen niet in de wet maar in de plannen op te nemen in samenspraak met alle betrokken decentrale overheden. In het planstelsel van de Omgevingswet past geen zelfstandig strategisch plan voor verkeer en vervoer. Daar is ook geen noodzaak toe. In de praktijk ontwikkelen de betrokken overheden hun verkeers- en vervoerbeleid al steeds meer gezamenlijk, pakken opgaven gebiedsgericht op en stemmen verkeers- en vervoerbeleid en de uitvoering daarvan af op ontwikkelingen van ruimte en economie. De bestaande praktijk van de gebiedsagenda's en het bestuurlijk overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport heeft daaraan bijgedragen. Het laten opgaan van de Planwet in het omgevingsrecht bevestigt deze aanpak en zal deze versterken. De Planwet kent – naast het provinciale plan – een zelfstandige planverplichting voor zeven Wgr-plusregio's die verkeers- en vervoertaken verrichten. Het provinciale verkeers- en vervoerplan heeft voor het grondgebied van die regio's uitsluitend betekenis waar het betreft de bovenregionale samenhang. De regering is voornemens de Wgr-plusregio's op te heffen. Het wetsvoorstel hierover is in juni 2013 ingediend bij de Tweede Kamer.¹⁷⁸ De verkeers- en vervoertaken van de huidige Wgr-plusregio's worden – behalve voor twee vervoerregio's – ondergebracht bij de provincies. Het verkeers- en vervoerbeleid kan integraal onderdeel zijn van de provinciale omgevingsvisie. De twee vrijwillige vervoerregio's die in de visie van het kabinet worden ingericht in de Noordvleugel en de Zuidvleugel van de Randstad hebben als belangrijkste taken een samenhangend regionaal verkeers- en vervoerbeleid inclusief het regionaal openbaar vervoer en efficiënte uitvoering. Daartoe zal het kabinet aan de vervoerregio's rechtstreeks de OV-taken en middelen toekennen, die vrijvallen bij de afschaffing van de Wgr-plusregio's. Omdat in de plannen van het kabinet de provincies deelnemen aan de vrijwillige gemeenschappelijke regeling waarmee beide vervoerregio's worden ingesteld, mag worden verwacht dat in de vervoerregio samenwerkende partijen een samenhangende visie ontwikkelen op verkeer en vervoer in die regio. In deze situatie is het niet nodig voor de vervoerregio's een afzonderlijke wettelijke planvoorziening in het wetsvoorstel te treffen. De in goed overleg in de vervoerregio tot stand gebrachte visie kan de provincie vervolgens verwerken in de provinciale omgevingsvisie.

Spoedwet wegverbreding De Spoedwet wegverbreding ziet toe op spoedige realisatie van een afgebakend aantal projecten. De wet kan worden ingetrokken bij inwerkingtreding van de Omgevingswet omdat de projecten waarop de wet ziet dan gerealiseerd zijn. Via overgangsbepalingen zal zo nodig worden voorzien in doorlopende verplichtingen waarvoor nog nazorg nodig is zoals geluidplannen en nadeelcompensaties van die projecten.

Tracéwet De Tracéwet beschrijft een procedure voor de totstandkoming van besluiten over aanleg en wijziging van infrastructuurprojecten van nationaal belang. De procedure is per 1 januari 2012 aangepast aan de adviezen van de Commissie versnelling besluitvorming infrastructuurprojecten. De nieuwe regeling geldt voor een breder scala aan projecten dan infrastructuurprojecten. Om dit mogelijk te maken is de regeling uit de huidige Tracéwet veralgemeniseerd. Begrippen uit de Tracéwet komen daarom niet allemaal letterlijk terug in het wetsvoorstel, maar zijn ondergebracht in meer algemene begrippen. De startbeslissing heet onder de Omgevingswet bijvoorbeeld het

«voornemen» tot het starten van een verkenning. In de algemene regeling in het wetsvoorstel is de voorkeursbeslissing een facultatieve stap. Het is aan het bevoegd gezag om te beoordelen of het nemen van een voorkeursbeslissing meerwaarde heeft voor het specifieke project. Voor projecten die nu onder het regime van de Tracéwet vallen, geldt dat in de wet is geregeld wanneer in ieder geval een voorkeursbeslissing wordt genomen (artikel 5.44). Deze bepaling is in het wetsvoorstel overgenomen om de continuïteit van de huidige wettelijke regeling te borgen en zo veel als mogelijk recht te doen aan de adviezen van de Commissie versnelling besluitvorming infrastructurele projecten. De oplevertoets daarentegen heeft geen generieke regeling gekregen in het wetsvoorstel. Het doel van deze bepaling, inzicht geven in de werkelijk optredende (milieu)gevolgen en eventueel bijsturen, wordt in het wetsvoorstel overgenomen door de bepalingen die zijn gericht op het vastleggen van de beleidscyclus. Het monitoren van de staat of kwaliteit van de fysieke leefomgeving en het nemen van maatregelen bij dreigende overschrijdingen wordt op programmaniveau vormgegeven. Daar waar dit niet toereikend is, kunnen aan de vergunning of – als die vergunning in het projectbesluit is meegenomen – aan het projectbesluit voorschriften worden verbonden. Uit de toelichting op artikel 10 van de Tracéwet¹⁸⁰ blijkt dat beoogd is de oplevertoets alleen betrekking te laten hebben op de aspecten luchtkwaliteit, geluidhinder en natuur. Deze aspecten worden via de bestaande monitoringsprogramma's gedekt. Hiermee, en door de mogelijkheid om projectspecifiek voorschriften te stellen over monitoring, is een generieke regeling voor de oplevertoets niet meer noodzakelijk.

Waterwet

Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo)

Wet ammoniak en veehouderij

Wet beheer rijkswaterstaatswerken

Wet geurhinder en veehouderij

Wet herverdeling wegenbeheer De Wet herverdeling wegenbeheer is een programmawet voor de herverdeling van wegenbeheer in de jaren '90 van de vorige eeuw en is uitgewerkt, met uitzondering van artikel 13, tweede lid, hoofdstuk V en de artikelen 32 en 39. Hoofdstuk V en artikel 32, die voorzien in financiële vergoedingen, zullen worden betrokken bij de inbouw van de Wegenwet in de Omgevingswet. De overige delen van de wet kunnen worden ingetrokken zonder dat deze artikelen opvolging krijgen in de Omgevingswet. Artikel 13, tweede lid, regelt inzage van de nieuwe wegbeheerder in archiefbescheiden van de oude wegbeheerder. Die verplichting spreekt voor zich en heeft geen wettelijke regulering nodig, gezien het in de Omgevingswet gehanteerde vertrouwensbeginsel. Artikel 39 draagt de Minister van Infrastructuur en Milieu de zorg op voor een adequate toedeling van het beheer van wegen van nationaal, bovenregi-onaal en regionaal belang. Daartoe bestaat de verplichting eens per tien jaar een nota op te stellen over de taakverdeling tussen de overheden bij het wegbeheer. Ook deze bepaling heeft niet langer een specifieke regulering nodig. De zorg voor de wetgeving en daarbij behorende taakverdeling tussen bestuursorganen is een reguliere taak van het Rijk.

Wet hygiëne en veiligheid badinrichtingen en zwemgelegenheden

Wet inzake de luchtverontreiniging

Wet ruimtelijke ordening (Wro)

7.3 Wetten waarvan het wetsvoorstel een deel vervangt

Gaswet, Elektriciteitswet 1998, Mijnbouwwet

Monumentenwet 1988

Spoorwegwet, Wet lokaal spoor Deze wetten voorzien in de aanleg, het beheer en gebruik en de organisatie van spoorwegen, waaronder ook tram en metro worden gerekend. De wetten hebben vooral betrekking op de verkeersveiligheid en de verhouding met veelal private beheerders en vervoerders, onderwerpen die naar hun aard niet tot de omgevingswetgeving behoren. Via de Invoeringswet Omgevingswet worden uit deze wetten bepalingen geschrapt die betrekking hebben op vergunningen voor het uitvoeren van activiteiten door derden op en nabij de infrastructuur,

bijvoorbeeld het aanleggen van leidingen onder een spoorweg. Deze vergunningen gaan op in de omgevingsvergunning. Bij algemene maatregel van bestuur kan worden bepaald voor welke beperkingengebiedactiviteiten bij hoofdspoor-wegen en bijzondere spoorwegen een vergunning nodig is. Omdat provincies belast zijn met het behoeden van de staat en werking van lokale spoorweginfrastructuur wordt verwacht dat zij in hun omgevings-verordening regels stellen over beperkingengebiedactiviteiten bij lokale spoorwegen.

Op dit moment kennen de spoorwetten geen algemene regels voor activiteiten van derden, maar hierin zal voor hoofdspoorwegen mogelijk nog op korte termijn worden voorzien.¹⁸⁶ Artikel 4.3, tweede lid, aanhef en onder c, onder 2^o, van het wetsvoorstel voorziet in een grondslag voor dergelijke regels, zodat vergunningen waar mogelijk vervangen kunnen worden door algemene regels. De spoorwetten kennen behalve regels over het uitvoeren van activiteiten ook regels die zich eerder op de verkeersdeelnemers richten, zoals een verbod op het betreden van het spoor. Omdat dergelijke verboden een verkeersrechtelijk karakter hebben, worden ze niet ondergebracht in de Omgevingswet. Ook regels die verbieden in te grijpen in de installaties van de spoorweginfrastructuur of deze te beschadigen zijn niet omgevingsrechtelijk van aard en blijven in de spoorwetgeving. Op dit moment zijn nog enkele oudere spoorwetten in werking, waaronder de Locaalspoor- en Tramwegwet, de Spoorwegwet 1875 en de Wet aanleg locaalspoor- en tramwegen. De Spoorwegwet 1875 bevat nog enkele algemene regels voor derden en een ontheffingstelsel. De Spoorwegwet van 2003 voorziet in intrekking van deze wetten, maar dit zal pas worden geëffectueerd na inwerkingtreding van de Wet lokaal spoor (1 december 2015) en het in voorbereiding zijnde Besluit bijzonder spoor. Voorzien is dat deze wetten ingetrokken zullen zijn voordat de Omgevingswet in werking treedt.

Wet bereikbaarheid en mobiliteit Deze wet beoogt het mogelijk te maken mobiliteitstarieven te heffen ter financiering van nieuwe wegen. Dat behoort naar zijn aard niet tot de reikwijdte van de Omgevingswet. Het besluit tot plaatsen van een betaalpunt werkt op grond van de artikelen 32 en 34 van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit echter direct door in het ruimtelijke spoor, op een vergelijkbare wijze als het projectbesluit, en valt daarmee wel onder de reikwijdte van de Omgevingswet. Aan deze bijzondere regeling bestaat in de praktijk geen behoefte meer, omdat eventuele betaalpunten als gevolg van de technologische ontwikkeling kleine elektronische apparaten of systemen zullen zijn die geen ruimtelijke inpassing behoeven. Mocht in een uitzonderlijk geval toch voor een systeem worden gekozen met ruimtelijke gevolgen, dan kan dat via een omgevingsvergunning of projectbesluit voor zover het omgevingsplan er niet in voorziet. Voorzien is daarom de artikelen 32 en 34 van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit voor de ruimtelijke inpassing te schrappen via de Invoeringswet Omgevingswet. Het kan soms nodig zijn betaalpunten te bevestigen aan eigendommen van een ander dan de wegbeheerder. De mogelijkheid tot het opleggen van een gedoogplicht zal overgaan van de Wet bereikbaarheid en mobiliteit naar de Omgevingswet.

Wet luchtvaart

Wet milieubeheer

Hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer en de Wet geluidhinder

Wetsvoorstel Wet natuurbescherming

Woningwet

7.4 Doorkijk naar verdere integratie van wetten in de Omgevingswet

Zoals aangegeven in paragraaf 1.6 zullen in de toekomst andere onderdelen van het omgevingsrecht worden ingebouwd in de Omgevingswet. Daarvoor gelden de volgende uitgangspunten:

- Inbouw gebeurt in de huidige structuur van de Omgevingswet. In de bestaande structuur worden wijzigingen doorgevoerd, zoals het toevoegen van leden of artikelen, om het onderwerp te kunnen regelen via de Omgevingswet. Voorbeeld: de provinciale taken op het gebied van natuur worden bij de inbouw van de Wet natuurbescherming toegevoegd aan artikel 2.18. Ook zijn hoofdstukken gereserveerd voor nieuwe onderwerpen.
- Uitgangspunten voor de Omgevingswet blijven onverkort gelden. Het betreft bijvoorbeeld:
 - o zo min mogelijk afwijken van de Awb;
 - o consistente aanpak voor het verdelen van onderwerpen over regelingsniveaus;
 - o inhoudelijke sturing en duiding zonder te gedetailleerde bepalingen op wetsniveau;

- consistente terminologie;
 - beknopt en eenvoudig taalgebruik.
- Gezien het bovenstaande zal inbouw van bestaande wetten geen grote gevolgen hebben voor de structuur van de Omgevingswet. De procedurele regels worden in beginsel geüniformeerd, inhoudelijke bepalingen en instructieregels voor het decentrale bestuur komen in algemene maatregelen van bestuur krachtens de Omgevingswet. Wél op wetsniveau zullen taakopdrachten aan het bestuur te vinden zijn, zoals een opdracht om bepaalde regels te stellen.
- De gekozen reikwijdte van de Omgevingswet blijft ongewijzigd. Zo worden wetten die uitsluitend gericht zijn op volkshuisvesting of op de verhouding tussen bestuur en private actoren die publieke diensten verrichten niet geïntegreerd.
- Wetswijzigingen moeten materieel nut hebben. Er moet een integratievoordeel zijn in aansluiting op de verbeterdoelen van de stelselherziening, of zicht zijn op minder administratieve of bestuurlijke lasten. Waar dat voordeel er niet is, heeft de integratie geen prioriteit. Dat wil niet zeggen dat een wet over de fysieke leefomgeving nooit geïntegreerd zal worden in de Omgevingswet als er nauwelijks een integratievoordeel is. Integratie zal dan echter pas plaatsvinden op een natuurlijk moment, bijvoorbeeld op het moment dat een wet toch substantiële wijzigingen moet ondergaan.
- De aanpak is flexibel, ook vanuit het besef dat een deel van de hier beschreven ontwikkelingen pas onder volgende kabinetten tot stand kan komen. In het vervolg van deze paragraaf wordt per onderdeel van de wetgeving een visie van de regering op de toekomstige integratie weergegeven.

Wet bodembescherming (Wbb), Wet geluidhinder en hoofdstukken 11 en 11a Wet milieubeheer

Waterwet en Wrakkenwet

Wet natuurbescherming

Wetgeving over grondbeleid en eigendom

Wegbeheer

De *Wegenwet*, de *Waterstaatswet 1900* en de *Wet herziening wegen-beheer* voorzien in regelingen voor het beheer van wegen. De *Wegenwet* van 1930 regelt enerzijds de openbaarheid van wegen en anderzijds de verplichting voor de beheerder om de weg in een goede staat te behouden. De openbaarheid van wegen vereist een wettelijke regeling, maar het huidige stelsel is sterk verouderd. Al eerder is besloten tot vernieuwing in samenhang met de *Waterstaatswet 1900* en de *Wet beheer rijkswaterstaatswerken*.²⁰¹ De *Waterstaatswet 1900* is in de loop van de jaren diverse malen aangepast, waardoor grote delen inmiddels vervallen zijn. Bij de inwerkingtreding van de *Waterwet* is de reikwijdte beperkt tot droge waterstaatswerken. De wet regelt nu in de eerste plaats de overdracht van wegen en enkele gedoogplichten. Daarnaast bevat de wet diverse toezichtsbepalingen op het gebied van beheer van droge waterstaatswerken. Integratie in de *Omgevingswet* heeft diverse voordelen:

- het biedt gelegenheid de verouderde wetgeving te herzien; –het lijkt mogelijk het wegbeheer te organiseren langs dezelfde lijnen als het waterbeheer;
- het besluit tot onttrekking van een weg aan de openbaarheid kan worden meegenomen in een omgevingsvergunning of projectbesluit;
- de informatie over openbaarheid van wegen kan worden gedigitaliseerd. Het lijkt goed mogelijk in de *Omgevingswet* datgene te regelen dat deze wetten nu regelen. Dit vereist echter een nieuwe beleidsmatige visie op de regelingen. Deze zal worden ontwikkeld in samenspraak met gemeenten en provincies, die de regelingen toepassen, en met belanghebbenden zoals wandelorganisaties. Op basis van deze visie zal een wetsvoorstel tot aanvulling van de *Omgevingswet* tot stand komen. Integratie zal dan ook plaatsvinden via een aanvullingswet. Vooruitlopend daarop zullen via de *Invoeringswet Omgevingswet* al de uitgewerkte of niet langer vereiste delen van de *Wet herziening wegenbeheer* worden geschrapt.

Resterende milieuwetgeving

Informatiewetgeving

Planning integratie

Dit omvangrijke wetsvoorstel zal dus worden gevolgd door diverse minder omvangrijke voorstellen. Er is niet gekozen voor integratie in één voorstel. Het is onwenselijk de *Omgevingswet* of de

Invoeringswet Omgevingswet te belasten met onderwerpen die nog beleidsinhoudelijke vernieuwing vergen. De inhoudelijke vernieuwing van de regelgeving vereist immers gedegen inhoudelijke bespreking met de decentrale overheden en andere belanghebbenden en inhoudelijke bespreking met het parlement. Als bij de bespreking verschillen van inzicht naar voren zouden komen, dan kunnen die in een zelfstandig traject worden opgelost, zonder dat dit gevolgen heeft voor de voortgang van de Omgevingswet of van de integratie van andere onderwerpen daarin. In tabel 9 wordt indicatief aangegeven in welke volgorde de verschillende wetsvoorstellen behandeld zouden kunnen worden. De planning is afhankelijk van vele factoren, zoals de complexiteit van de wetsvoorstellen, de aansluiting op andere trajecten (zoals andere wetten, beleidsontwikkeling en Europese verplichtingen) en parlementaire processen. De voorkeur gaat er naar uit dat aanvullingen over bodem, geluid, grondeigendom en natuur op dezelfde dag in werking kunnen treden als de Omgevingswet. Voor de andere onderwerpen wordt latere inwerkingtreding voorzien, maar werkzaamheden kunnen wel starten voordat module 1 is afgerond. De volgorde van de aanpak van andere onderwerpen zal nader worden bepaald in overleg met maatschappelijke partijen. 202Regels