

INTERVIEW Veiligheidseffectrapportage

“VEILIG ONTWERP NIET DUURDER DAN ONVEILIG ONTWERP”

Een bedrijventerrein, winkelcentrum, parkeergarage, wooncomplex of tunnel: bij alle bouwprojecten bestaan veiligheidsrisico's. Brand, kans op inbraak, diefstal of vernieling, een onveilige verkeerssituatie, vervoer en opslag van gevaarlijke stoffen. Bij de bestrijding van die risico's zijn vele partijen betrokken. Met de Veiligheidseffectrapportage kunnen zij, nog voordat de bouw begint, samen alle risico's in beeld brengen en daar maatregelen tegenoverstellen. In Delft hebben ze er goede ervaringen mee.

door Paul Kattestaart

De auteur is werkzaam als journalist bij KEPCOM creatieve communicatie.

Tussen Delft en IKEA is, sinds de Zweedse woonwinkel er zich in 1992 vestigde, een innige band ontstaan. Op de A13 ten oosten van de stad staat 'IKEA' op de borden van de afslag die enerzijds leidt naar het bedrijventerrein Delftse Poort Zuid en anderzijds naar de binnenstad. In 2005 werden plannen gemaakt om IKEA Delft tweemaal zo groot te maken en uit te breiden met het IKEA-hotel. Bij het ontwerp speelden diverse dilemma's. Voor hulpverleners was de bereikbaarheid via zoveel mogelijk toegangswegen van belang, maar er mochten geen

sluipwegen voor gewone weggebruikers ontstaan. Vanwege criminaliteitspreventie kon de nieuwe parkeergarage het beste volledig afgesloten zijn, maar bij brand waren openingen juist goed om rook en extreme temperaturen af te voeren. Brandveiligheid was essentieel, maar dat garandeerde nog niet de veiligheid van de bezoekers bij grote drukte. Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de A13 mocht geen gevaar opleveren voor de veiligheid van het naastgelegen hotel. Al dit soort dilemma's zijn, samen met mogelijke maatregelen, door de betrokken partijen uitvoerig vooraf besproken. Dit leidde tot een integraal veiligheidsplan: de Veiligheidseffectrapportage (VER).

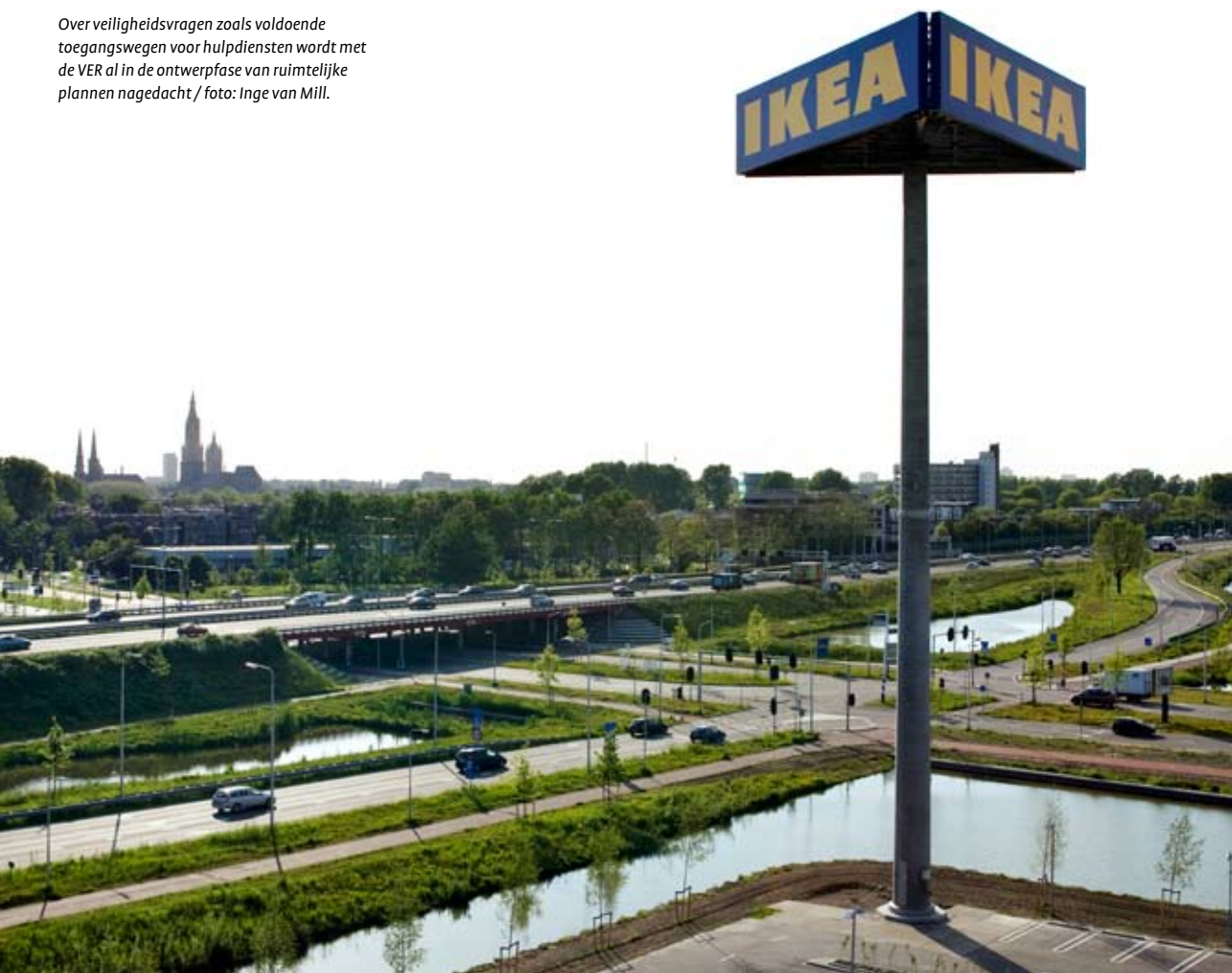
ADVIES

“De VER-methodiek bundelt alle vormen van veiligheid in één advies”, zegt Maarten Kaiser, beleidsadviseur sociaal veilig ontwerpen van de gemeente Delft. “Dat is belangrijk voor alle betrokken partijen en zeker voor degenen die geen expert op het gebied van veiligheid zijn. Iedereen kan in één document ‘in één oogopslag’ zien welke vraagstukken er allemaal bij een project spelen, welke maatregelen genomen worden om de risico’s in te perken en wat de restrisico’s zijn, want je kunt nooit alles oplossen.” De VER werkt voor een project van elke omvang. Kaiser legt uit dat gemeenten

vrijwel altijd bij bouwplannen betrokken zijn. “Ze willen een terrein ontwikkelen, hebben daar een projectontwikkelaar voor, maar moeten wel investeren, faciliteren, vergunningen verlenen, infrastructuur aanleggen. Gemeenten zijn, in de persoon van de burgemeester, te allen tijde verantwoordelijk voor de openbare orde en veiligheid, ook op het terrein van een bedrijf of particulier.” Delft kent sinds 2004 het Programma Veiligheid. Dit programma – met een team van acht medewerkers, onder wie Kaiser – heeft als doelen: een daling van de criminaliteit in de stad, verhoging van het veiligheidsgevoel bij de burgers en versterking van

>>

Over veiligheidsvragen zoals voldoende toegangswegen voor hulpdiensten wordt met de VER al in de ontwerpfase van ruimtelijke plannen nagedacht / foto: Inge van Mill.



de regierol van de gemeente. “Wij stellen onder meer de VER op met andere vakteams, waaronder Mobiliteit en Milieu, en externe partners, zoals politie en brandweer.”

BRANDWEER

Het plan voor de VER van IKEA dateert van voor het Programma Veiligheid. Daarom kwam het initiatief toen niet van de gemeente, maar van de hulpdiensten, onder leiding van de brandweer. “De brandweer blust niet alleen maar heeft, net als de andere hulpdiensten, belang bij een veilige omgeving waarin risico’s voorkomen worden”, zegt Aad de Ruijter. Hij was destijds senior adviseur van Brandweer Haaglanden en is tegenwoordig onafhankelijk adviseur van Integraal Brandveiligheids Advies.

“De VER maakt mensen actiever om mee te werken, ze gaan zich verantwoordelijk voelen voor het project”

“Vanuit de brandweer hebben we alle veiligheidsrisico’s – brandveiligheid, verkeersveiligheid, milieuveiligheid, sociale veiligheid enzovoorts – in beeld gebracht en geformuleerd in een document. Dat hebben we voorgelegd aan het gemeentebestuur om een VER te mogen maken. Instemming van de politiek is belangrijk, want dan heb je draagvlak tijdens het hele proces.” Op het overleg met alle partijen en het opstellen van de VER voor het IKEA-project kijkt De Ruijter tevreden terug. “De crux is dat alle disciplines om de tafel zitten, met elkaar de verantwoordelijkheid nemen en ook bereid zijn te onderhandelen. De VER maakt mensen actiever om mee te werken, ze gaan zich verantwoordelijk voelen voor het project. Het daagt hun ook uit om na te denken over de belangen van anderen. Daarmee zeggen ze ook tegen elkaar: je moet nu wat van

dit of dat veiligheidsvraagstuk vinden, je kunt je niet meer verschuilen achter wachten totdat de plannen er zijn. Dat is soms lastig. Maar als de VER eenmaal klaar is, heb je een spoorboekje voor de realisatie van het hele project.”

ONTWERPFASE

De Ruijter vindt het essentieel dat de partijen een VER opstellen in de ontwerpfase en niet als het bouwplan al vordert of gereed is. “Dat we vooraf alle veiligheidsvragen hadden beantwoord en voor een groot deel opgelost, bevorderde de voortgang van het IKEA-project heel erg. Neem alleen al de vergunningverlening die veel sneller en gemakkelijker ging. Al met al hebben we geleerd dat een veilig ontwerp niet duurder is dan een onveilig ontwerp.” Maarten Kaiser vult aan: “Als er al een plan ligt dat moet worden gewijzigd, kost dat veel extra moeite, tijd en geld. Ook de planning, die in bouwprojecten vaak heel krap is, moet worden aangepast. Daarom zie je vaak dat aanpassingen achteraf niet verder gaan dan het absolute minimumniveau dat is toegestaan. Nee, de meeste winst is in het begin te behalen.”

“Verschillende partijen kunnen op verschillende momenten aan de bel trekken als ze vinden dat er iets blijft liggen”

Dit wil niet zeggen dat de VER een star instrument is. Integendeel. Vanwege voortschrijdend inzicht of bij wijzigingen in de omgeving, kan het VER-traject gedeeltelijk of zelfs geheel opnieuw doorlopen worden. Ook staan er vaak zaken alleen maar in benoemd die pas in een later stadium nader uitgewerkt worden als ze aan de orde zijn. Zo gaat het onderwerp ‘sociale veiligheid’ pas spelen als de bouw of aanleg al een flink eind gevorderd is. “Verschillende partijen kunnen op verschillende

momenten aan de bel trekken als ze vinden dat er iets blijft liggen of het moment is aangebroken om een onderwerp verder uit te werken. In een werkgroep blijven ze ook tijdens de realisatie van het bouwplan regelmatig met elkaar in overleg”, zegt Kaiser.

SPoorZONE

Delft heeft ook voor de ontwikkeling van de Spoorzone een Veiligheidseffectrapportage opgesteld. In dit enorme project wordt de komende jaren de trein, die nu nog over een viaduct dwars door de stad rijdt, ondergronds gebracht en het gebied boven de spoortunnel opnieuw bebouwd en ingericht. Vanwege de langdurige besluitvorming hierover in het kabinet was ook deze VER in 1999 nog een initiatief van de hulpdiensten, de brandweer voorop. Inmiddels is de regie van dit project in handen van het speciaal hiervoor opgerichte Ontwikkelingsbedrijf Spoorzone. Dit heeft ook de verantwoordelijkheid voor de VER overgenomen. Anno 2009 nadert de bouwfase, zegt Aad de Ruijter, die nog één dag per week als adviseur bij de ontwikkeling van de Spoorzone betrokken is. “Als straks het bouwplan gereed is, gaan we kijken of het overeenkomt met de VER-afspraken. Het blijkt dat mensen het prettig vinden dat er geen onverwachte veranderingen meer mogelijk zijn en niemand achteraf kan zeggen: we willen het toch anders. Want alle partijen hebben zich gecommitteerd aan de afspraken.”

“Een VER betekent een investering in tijd, geld en inzet. Het is niet voor iedereen meteen duidelijk dat je er uiteindelijk winst mee behaalt”

ONDANKS DE VOORDelen zit lang niet iedereen altijd op de VER te wachten, zeker projectleiders niet, is de ervaring van beide heren. Dit komt onder meer

omdat de VER doorgaans door een extern bureau wordt opgesteld en de rapportage uit de ontwikkelingskosten van het project betaald moet worden. Met de hernieuwde handleidingen over de VER voor ‘gebruikers’ en ‘beslissers’ van het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid (CCV), kan met een goede regisseur een VER echter ook zelf worden opgesteld. Ook formats op de CCV-website zijn daarbij behulpzaam. “Een VER betekent een investering in tijd, geld en inzet. Het is niet voor iedereen meteen duidelijk dat je er uiteindelijk winst mee behaalt. Daarom is het elke keer weer knokken om in het begin draagvlak te verwerven en mensen ervan te overtuigen dat ook zij er baat bij hebben”, zegt Kaiser. De Ruijter: “Helaas heeft de VER ook een negatieve klank omdat de naam lijkt op de m.e.r., de milieueffectrapportage die voor bepaalde partijen vooral synoniem is voor oponthoud, terwijl de VER daar totaal niets mee te maken heeft.”

AMBASSADEURSROL

Nog teveel gemeenten laten de VER vaak ten onrechte links liggen, weet Maarten Kaiser. Delft wil die fout niet maken. “Het Programma Veiligheid is hier nu de trekker van de VER en implementeert die ook binnen de gemeente. Wellicht komt het tot een rapportage bij de ontwikkeling van het TU-gebied of de nieuwbouw van het Reinier de Graaf Gasthuis. Wij van sociale veiligheid vinden dat we een ambassadeursrol hebben voor de VER bij andere gemeentelijke vakteams en projectleiders, zodat zij de meerwaarde ervan gaan inzien. De successen in je gemeente, zoals de uitbreiding van IKEA en straks de ontwikkeling van de Spoorzone, helpen daar goed bij. En ook al komt het niet tot een echte VER, dan nog streven we ernaar om wel de VER-methodiek te gebruiken om de veiligheid in bouwplannen te garanderen.” <<