

De VER - klaar om een stap verder te gaan?

Eindrapportage 2001/2002

Amsterdam, 21 maart 2002

Petra Reijnhoudt

Met medewerking van:
Paul van Someren

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	De Veiligheidseffectrapportage	3
1.2	Leeswijzer	4
2	De proefprojecten	5
2.1	Inleiding	5
2.2	De VER-modules	5
2.3	In schema	6
2.4	Een korte beschrijving per gemeente	7
3	Het instrument VER	12
3.1	Inleiding	12
3.2	Bestuurlijk draagvlak	12
3.3	Betrokken partijen	12
3.4	Gebruik van de handleiding en de formats	13
3.5	Het proces/de werkwijze	13
3.6	Toepasbaarheid bij verschillende projecten	14
3.7	Veiligheidsrisico's	15
4	Conclusies	16
4.1	Inleiding	16
4.2	Proces/werkwijze/bestuurlijk draagvlak	16
4.3	Betrokkenen bij het proces	16
4.4	Gebruik en toepasbaarheid handleiding	17
4.5	Rol BZK	17
4.6	Uitstraling huidige projecten naar andere gemeenten	17
5	Aanbevelingen	18
5.1	Inleiding	18
5.2	Normering	18
5.3	(Virtueel) kennisplatform	19
5.4	Opleiding VER	19
5.5	Communicatietraject	20
5.6	Organisatiestructuur VER	20
5.7	Tot slot	21
	Bijlagen	
Bijlage 1	Overzicht deelnemende gemeenten en contactpersonen	23

1 Inleiding

Nu er door verschillende gemeenten in het land inmiddels ruim anderhalf jaar geëxperimenteerd is met het instrument Veiligheidseffectrapportage (VER) kunnen er conclusies getrokken worden ten aanzien van de werking en de toepasbaarheid van de VER.

Door de DSP-groep zijn de afgelopen periode in opdracht van het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) contacten onderhouden met achttien gemeenten over het al of niet uitvoeren van een Veiligheidseffectrapportage. Sommigen hadden niet meer dan één of twee gesprekken nodig om met de uitvoering van start te gaan, anderen begonnen enthousiast en kwamen er vervolgens achter dat er gebrek aan capaciteit of draagvlak was waardoor het proces vertraagde. Er waren ook gemeenten waarbij na de eerste contacten het project geen doorgang vond, zodat de VER stakte. De manier waarop men daarnaast met de inhoud van het instrument omging varieerde al evenzeer.

Om in de toekomst gefundeerde uitspraken te kunnen doen over de waarde van het instrument en het draagvlak ervan, zetten we in deze rapportage de ervaringen met de VER op een rijtje.

De afgelopen maanden zijn er door de DSP-groep reeds twee tussenrapportages geschreven (van 23 oktober 2001 en 18 februari 2002) die vrij kort en globaal ingingen op de stand van zaken. Voor deze eindrapportage zijn niet alleen alle gemeenten ondervraagd naar hun ervaringen, maar is ook wat uitgebreider ingegaan op de toekomst van het instrument.

1.1 De Veiligheidseffectrapportage

De Veiligheidseffectrapportage (VER) is een (vrijwillig) beleidsinstrument waarmee in een vroeg stadium in een ontwerpproces op een structurele manier aandacht geschonken kan worden aan mogelijke veiligheidsrisico's die in een bouw- of inrichtingsplan besloten kunnen liggen. Door het voeren van een gestructureerde veiligheidsdialog tussen publieke en private partijen die betrokken zijn bij een bouwproject kunnen de mogelijke veiligheidsrisico's helder in beeld gebracht worden en kunnen er al tijdens het planningsproces maatregelen genomen worden om deze risico's te ondervangen. De VER kan in principe toegepast worden op elk bouwproject, maar heeft vooral meerwaarde bij grotere en complexere bouwopgaven.

De VER is opgebouwd uit een aantal modules (startnotitie, veiligheidsscan, alternatieven, maatregelen en implementatie) die stapsgewijs doorlopen worden en idealiter parallel lopen aan het bouwproces. Kern van een VER vormt de vraag aan de betrokken partijen om naar aanleiding van de gesignaleerde veiligheidsrisico's projectalternatieven te ontwikkelen en daaruit een keuze te maken.

Het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) is initiatiefnemer van de VER; deze is ontwikkeld in samenwerking met de VNG en vertegenwoordigers van hulpverleningsdiensten. De DSP –groep heeft bijgedragen aan de inhoudelijke ontwikkeling van het instrument en heeft in opdracht van BZK achttien gemeenten begeleid bij de uitvoering van een VER.

1.2 Leeswijzer

In **hoofdstuk 2** bespreken we de betrokken gemeenten: wat is de stand van zaken, zijn projecten afgerond of niet, en wat heeft men globaal gedaan? Vervolgens gaan we in **hoofdstuk 3** wat verder in op het instrument zelf; hoe zit het met het bestuurlijk draagvlak, gebruikt men de handleiding en zo ja hoe en wat vindt men er van, voor welke projecten is de VER handig en welke partijen zijn betrokken bij de totstandkoming van de VER.

In **hoofdstuk 4** worden op grond van de eerste bevindingen conclusies getrokken.

We sluiten deze rapportage af met aanbevelingen voor het vervolg van het traject. Deze zijn in **hoofdstuk 5** opgenomen.

In de bijlage vindt u een overzicht van deelnemende gemeenten en hun contactpersonen.

2 De proefprojecten

2.1 Inleiding

Nadat in 1999 de allereerste versie van de handleiding VER getest was in tien gemeenten, is men in 2000 begonnen met de werving van gemeenten die de hernieuwde handleiding wilden uitproberen op een project in hun gemeente. Er werden vijftien gemeenten geselecteerd. Toepassing van de handleiding in de praktijk zou verbeterpunten op leveren voor een volgende versie van zowel handleiding als het instrument zelf. De deelnemende gemeenten werden geselecteerd op basis van de grootte van het project, of het een infrastructuur project of woningbouw was, of het nieuwbouw of herontwikkeling was en op de functies die in het plan ondergebracht waren. In 2001 werd het aantal proefgemeenten uitgebreid naar achttien.

De gemeenten kregen advies, soms alleen in de vorm van een aantal gesprekken, soms in de vorm van het meelopen en adviseren over het gehele traject.

Het is niet zo dat de achttien gemeenten die meededen aan deze pilot de enige gemeenten waren die experimenteerden met het instrument. DSP adviseert op dit moment nog acht andere gemeenten die met het instrument VER werken en krijgt daarnaast regelmatig vragen en verzoeken om informatie van geïnteresseerde gemeenten.

2.2 De VER-modules

Het instrument VER is in vijf modules opgebouwd die idealiter parallel lopen aan het bouwproces. In het kort houden de modules het volgende in:

Module 1, de startnotitie

Op verzoek van het gemeente bestuur wordt een startnotitie opgesteld waarin onder meer informatie staat over het project, de betrokken partijen, de veiligheidsdoelen, de werkgroep die de VER gaat uitvoeren en de VER-modules die doorlopen gaan worden. De startnotitie wordt ondertekend door de gemeente, de initiatiefnemers en eventuele andere partijen.

Module 2, Veiligheidsscan

De werkgroep begint haar taak met het inventariseren van zoveel mogelijk risico's die het project met zich mee kan brengen. Tevens onderzoekt zij vanuit het oogpunt van veiligheid de relatie tussen het nieuwe project en de omgeving. Tenslotte worden de risico's geprioriteerd.

Module 3, Alternatieven

De werkgroep doet een aantal alternatieve voorstellen die een oplossing bieden voor de belangrijkste risico's. Het meest veiligheidsvriendelijke alternatief is daar één van. De werkgroep voert, indien gewenst en mogelijk, voor elk opgesteld alternatief een globale kosten-batenanalyse uit. Vervolgens wordt door de werkgroep het voorkeursalternatief geselecteerd. Eventuele risico's die niet in het alternatief zijn afgedekt, worden geëxpliciteerd.

Module 4, Maatregelen

In deze module werkt de werkgroep het geselecteerde alternatief verder uit in concrete maatregelen. De werkgroep geeft daarnaast aan welke risico's niet in het aangepaste ontwerp zijn afgedekt en dus andere maatregelen vergen in de beheerfase. Tenslotte voert de werkgroep een toets uit of aan de oorspronkelijke doelstelling en uitgangspunten is voldaan.

Module 5, Implementatie

De werkgroep of een vooraf aangewezen vertegenwoordiger, bewaakt de uitvoering van de gemaakte afspraken ten aanzien van veiligheid. Periodiek wordt een rapportage opgesteld.

In de handleiding VER, verkrijgbaar bij het ministerie van BZK, staan de modules uitgebreid beschreven met de bijbehorende formats.

2.3 In schema

Onderstaand een schematisch overzicht van de gemeenten per 1 maart 2002, de projecten die ze inbrachten en de fase waar men zich thans in bevindt. Omdat elke gemeente op zeer specifieke wijze gebruik maakt van de VER is het schema kort gehouden. In de volgende paragraaf worden de gemeenten wat uitgebreider besproken.

Schema 2.3

Gemeente	Project	Bezig met module?	Stand van zaken?	Afgerond voor VER-begeleidings-traject?
1. Alphen aan den Rijn	Ontwikkeling Stationsgebied	Nog niet begonnen	Een aantal gesprekken geweest; ligt stil wegens conflict NS	Ja
2. Amsterdam	Project Gerswin, Zuidas. Woonwijk.	Module 1,2 en 3 (tegelijk) af	Fase 1 afgerond; men praat over het vervolg (module 4 en 5)	Ja
3. Apeldoorn	Omnisportcentrum	Module 1 en 2 af	Eerste fase is afgerond (de veiligheidsscans); op basis van het advies gaat men verder met de ontwikkeling van het plan	Ja
4. Apeldoorn 2	Omnizorgcentrum	Module 1 en 2 af	Startnotitie en eerste inventarisatie afgerond. Gaan nu verder met module 2 en 3.	Ja
5. Arnhem	Presikhaaf/ Monnikenhuizen Woonwijk.	Nog niet begonnen	Bezig met opzetten gemeentelijke structuur/ men 'oefent' op een ander gebied	Nee
6. Delft	Stationsgebied	Module 1 en 2. Op basis daarvan heeft men een beveiligingsconcept geschreven. Is gereed	Werkgroep volgt planontwikkeling maar komt niet meer regelmatig bij elkaar.	Ja
7. Eindhoven	Winkelcentrum Woensel	Module 1, 2 en 4 af	Verwerken maatregelen in plan op basis van VER-structuur	Ja
8. Groningen	CiBoGa-terrein	Niet gestart	Uiteindelijk is men niet in zee gegaan met de VER wegens capaciteitsgebrek.	Ja
9. Heerhugowaard	Stadskern	Niet gestart	Uiteindelijk is men niet verder gegaan met de VER en heeft men gekozen voor een ander instrument.	Ja

Gemeente	Project	Bezig met module?	Stand van zaken?	Afgerond voor VER-begeleidings-traject?
10. Hengelo	"Hart van zuid"	Module 1 klaar; nog niet bestuurlijk geaccordeerd .	Wegens belangen niet gestart; nu wel in nieuw plan toepassing VER	Ja
11. Provincie Overijssel	Ontwikkeling regionaal bedrijventerrein	Module 1 klaar; bezig met module 2	Op dit moment bezig met uitvoering van module 2	Ja
12. Reeuwijk	Reeuwijk Brug	Niet gestart	Na voorbereidende besprekingen is de VER als instrument losgelaten.	Ja
13. Rotterdam	Hoogvliet (sociale VER)	Niet duidelijk of men volgens VERstructuur heeft gewerkt.	Men heeft een extern bureau gevraagd een VER uit te voeren. Nog niet afgerond.	Ja
14. Rotterdam 2	Rotterdam Centraal Station	Module 1 en 2	Bezig met werkgroepvergaderingen over module 2 en 3	Nee
15. Schiedam	Herbestemming fabriekspand	Niet gestart	Wegens capaciteitsgebrek niet gestart; nu wel in nieuw plan toepassing VER	Ja
16. Sint Michielsgestel	Herontwikkeling centrum	Module 1 was klaar.	Project is in geheel afgeblazen, dus ook de VER	Ja
17. Zaanstad	Herstructurering Rosmolenwijk	Module 1 en 2 af	Project is afgerond	Ja
18. Roosendaal	Herontwikkeling wijk	Module 1 en 2 afgerond	Werkgroep volgt planproces. Voorlopig geen actie.	Ja

Binnen de 18 proefgemeenten zijn er nu:

- 7 VER's afgerond voor zover als mogelijk gezien het project (Amsterdam, Delft, Eindhoven, Apeldoorn 1 en 2, Roosendaal, Zaanstad);
- is er met 3 nog intensief of regelmatig contact over de voortgang en participeert DSP-groep in overleggen (Arnhem, Overijssel, Rotterdam 2);
- liggen er 3 om verschillende redenen stil tijdens de experimentperiode na aanvankelijk enthousiasme (Alphen aan den Rijn, Groningen, Sint Michielsgestel);
- zijn er 3 in enige vorm bezig met veiligheid maar niet met een VER (Reeuwijk, Heerhugowaard, Rotterdam 1);
- zijn er 2 die alsnog met een VER gaat beginnen voor een ander project (Hengelo, Schiedam)

2.4 Een korte beschrijving per gemeente

2.4.1 De afgeronde VER's

Amsterdam

In Amsterdam werd een VER uitgevoerd op een deelplan van het grote Zuid-asproject, het woongebied Gerschwin. Initiatiefnemer van de VER was het wijkopbouworgaan, later is de trekkerrol overgenomen door het gemeentelijk Bureau Project Management, daarin inhoudelijk ondersteund door een 'kwartiermaker' van de dienst Milieu. Deze verzorgde de rapportages, daarin ondersteund door een extern deskundige op ontwerp/sociale veiligheidsgebied. De werkgroep bestond uit een evenwichtige vertegenwoordiging van alle belanghebbenden bij het project, afgezien van politie (geen capaciteit) en projectontwikkelaar (nog niet bekend). Men heeft ervoor gekozen wel een startnotitie te schrijven en een veiligheidsscan te doen (niet volgens format) maar deze vervolgens in een rapportage met aanbevelingen te vervatten.

Deze rapportage zal meegenomen worden bij de verdere invulling van het project.

Het verantwoordelijke stadsdeel zal de uitvoering van de aanbevelingen bewaken. Het gehele proces heeft ongeveer een half jaar in beslag genomen.

Delft

In Delft heeft men onder leiding van een extern adviesbureau gewerkt aan het vervaardigen van een beveiligingsconcept voor het gehele gebied 'spoorzone Delft'. Initiatiefnemer van het VER-project was hier de Regionale hulpverleningsdienst Haaglanden. De gemeente Delft heeft later het initiatief overgenomen; de startnotitie is (onder andere) door de verantwoordelijke wethouder ondertekend. Men heeft voor wat betreft de startnotitie gebruik gemaakt van de handleiding VER, maar ook hier heeft men er in het verdere proces voor gekozen om op een iets andere manier te werk te gaan en het (eerste) VER-traject af te sluiten met een overzicht van geconstateerde risico's en functionele aanbevelingen voor de verdere ontwikkeling van het plan. Ook hier was de werkgroep evenwichtig van samenstelling; alle betrokken partijen waren vertegenwoordigd. Het gehele proces heeft ongeveer een jaar in beslag genomen.

Eindhoven

In Eindhoven heeft men het al eerder ingezette VER-proces halverwege 2001 afgerond voor het winkelcentrum Woensel. Initiatiefnemer van de VER was hier ook de beleidsadviseur Integrale Veiligheid. De VER is in Eindhoven voornamelijk gebruikt als een structurerend element voor het toepassen van een aantal keurmerken. Men wist voordat men met het project begon dat men volgens Politiekeurmerk Veilig Wonen en het Keurmerk Veilig Ondernemen wilde werken. De veiligheidsrisico's die in de VER genoemd werden hebben als geheugensteuntje gediend bij de beoordeling van de plannen op veiligheidsgebied. Het gehele proces heeft ongeveer een jaar in beslag genomen.

Apeldoorn 1 en 2

Apeldoorn heeft er voor gekozen voor de twee projecten waar zij een VER op wilde toepassen (het Omnisportcentrum en een Omnizorgcentrum) een extern bureau in te schakelen. De coördinator Integrale Veiligheid heeft opdracht gegeven voor beide projecten een onderzoek te doen naar de beste inrichting van het project (Omnisport) en naar de beste locatie voor het project (Omnizorg). Voor beide projecten zijn bestuurlijk geaccordeerde startnotities opgesteld. Vervolgens is de veiligheidsscan uitgevoerd door bilateraal overleg met de betrokkenen en het bijeenroepen van een aantal werkgroepvergaderingen met betrokkenen. Ook hier is een overzicht van de risico's gekoppeld aan concrete aanbevelingen voor het oplossen van deze risico's. De beide trajecten hebben ongeveer een half jaar in beslag genomen.

Roosendaal

De wijk De Kroeven in Roosendaal is toe aan een forse herstructurering. De gemeentelijke coördinator Integrale Veiligheid was hier initiatiefnemer en trekker van het VER-proces. Na aanvankelijke aarzeling op bestuurlijk en gemeentelijk niveau (angst voor planvertraging en onbekendheid met het instrument) werd in najaar 2001 besloten het VER-proces parallel te laten lopen met de ontwikkeling van de gebiedsvisie voor De Kroeven. In een werkgroep waarin alle partijen vertegenwoordigd waren inclusief de betrokken corporatie heeft men vervolgens de startnotitie en veiligheidsscan voor het gebied opgesteld en uitgevoerd.

Deze veiligheidsscan wordt bij de gebiedsvisie gevoegd. Zowel bij de totstandkoming van de startnotitie als de uitvoering van de veiligheidsscan is de betrokken wethouder aanwezig geweest. De beide eindproducten van het VER-traject werden door de Raad vastgesteld en men heeft de intentie uitgesproken ook de volgende modules uit te voeren. Roosendaal is tot nu toe de enige gemeente die volgens de formats uit de handleiding heeft gewerkt. Het totale proces heeft ongeveer een jaar in beslag genomen, de uiteindelijke uitvoering van de eerste twee modules 3 maanden.

Zaanstad

De gemeente Zaanstad heeft met begeleiding van een extern adviseur begin 2001 de eerste twee modules uitgevoerd voor het gebied Rosmolenwijk. Dit is een herstructureringswijk. Initiatiefnemer van de VER was de coördinator Integrale Veiligheid. Het proces heeft ongeveer een half jaar in beslag genomen.

2.4.2 De nog lopende VER's

Arnhem

In Arnhem is men reeds enige tijd bezig om de VER als standaard instrument in de gemeentelijke organisatiestructuur op te nemen. Op initiatief van de beleidsadviseur Integraal Veiligheidsbeleid is een werkgroep samengesteld met daarin betrokkenen uit de gemeentelijke diensten (Stadsontwikkeling en Stedelijk Beheer) en externe betrokkenen als politie en brandweer. Deze werkgroep heeft de afgelopen periode gewerkt aan het in kaart brengen van de mogelijkheden van de VER, het creëren van draagvlak voor de VER bij de eigen achterban en het opzetten van een voorstel voor de inbedding in gemeentelijke en externe diensten. Momenteel inventariseert men een reeds opgeleverd plan op veiligheidsrisico's. Doel is om inzichtelijk te krijgen wat er beter had gekund wanneer men de VER had uitgevoerd. De inventarisatie wordt aan de directeur Stadsontwikkeling aangeboden die op basis daarvan besluit of de VER geïmplementeerd wordt in gemeentelijke structuren en zo ja, hoe.

De ontwikkeling van het eerder als project opgegeven Presikhaaf zal nog enige jaren op zich laten wachten.

Provincie Overijssel

De provincie Overijssel heeft ook wat langer nodig gehad dan vooraf voorzien. De keuze voor de locatie waar een VER op wordt toegepast liet lang op zich wachten. Inmiddels heeft men echter een besluit genomen over de plaats van het Regionaal Bedrijven Terrein en is er op 18 maart een eerste bijeenkomst van de VER –werkgroep geweest. Tijdens deze vergadering heeft men de startnotitie vastgesteld en is men begonnen met de inventarisatie van veiligheidsrisico's. In een volgende vergadering prioriteert men de risico's. Men is van plan om alle modules van de VER te doorlopen.

Rotterdam Centraal station

Rotterdam Centraal Station is een van de grote sleutelprojecten van het Rijk. De brandweer benaderde de adviseur van de DSP-groep om te ondersteunen bij het opzetten van een VER-project. Ook hier heeft men zich gericht op het inbedden van de VER in gemeentelijk beleid, wat inmiddels vorm heeft gekregen door de instelling van een aantal stuurgroepen en projectgroepen, voor veiligheid, maar ook specifiek voor de VER. Het bestuurlijk draagvlak voor de VER is hier dus structureel vorm gegeven.

Een uitgebreide projectgroep VER waarin vertegenwoordigers van gemeentelijke diensten, deelgemeenten, politie, brandweer, GGD, NS, bewoners, enz. heeft de afgelopen periode gewerkt aan het in kaart brengen van de sociale en fysieke veiligheidsrisico's die besloten liggen in het station. Een en ander was tijdens de laatste vergadering van begin februari nog niet tot een overkoepelende rapportage gesmeed. Nu het plan financieel vertraging heeft opgelopen beraadt de projectgroep zich of men de werkzaamheden voor enige tijd stil zal leggen.

2.4.3 De VER's die niet door zijn gegaan

Alphen aan den Rijn

In Alphen aan den Rijn wilde men een VER laten uitvoeren voor het stationsgebied, dat geheel nieuw wordt ontwikkeld. Men heeft daarvoor een extern bureau gevraagd een offerte uit te brengen voor het uitvoeren van de eerste twee modules. In een eerder stadium heeft de gemeente zelf reeds het initiatief genomen tot het uitvoeren van een 'schouw' in het gebied met betrekken bij het gebied om alvast een groslijst op te stellen van veiligheidsproblemen. Oorspronkelijke uitvoering van het VER-traject stond gepland voor eind 2002 (de start). Inmiddels is de gemeente in een conflict geraakt met de NS waardoor besluitvorming over het gehele project vertraagd is.

Groningen

In Groningen wilde men een VER voor het CiBoGa-terrein uitvoeren. Na de eerste gesprekken is de projectleider echter tot de conclusie gekomen dat uitvoering van een VER teveel tijd en capaciteit zou kosten, ook gezien de trage besluitvorming rond het CiboGa-terrein. Men heeft de VER dus verder gelaten voor wat het is.

Sint Michielsgestel

Sint Michielsgestel wilde een VER toepassen op het ambitieuze plan voor de totale herziening van het centrum van de stad. Ter voorbereiding op de uitvoering van een VER was reeds een startnotitie geschreven en een interactieve werkgroep in het leven geroepen die mee zou denken over de uitvoering van het project. Wegens een te grote weerstand van de bevolking van Sint Michielsgestel tegen het gepresenteerde plan is het gehele plan uiteindelijk afgeblazen, waardoor ook uitvoering van een VER niet meer aan de orde was. Het onderwerp Integrale Veiligheid heeft echter een vaste plaats binnen de staforganisatie van de gemeente; van daaruit zou ook het onderwerp VER ingebracht moeten worden.

2.4.4 De gemeenten die een andere vorm hebben gekozen

Reeuwijk

In de gemeente Reeuwijk is men nog steeds bezig met de planontwikkeling voor het plan Reeuwijk Brug. Men heeft een onderzoek gedaan naar de winkelvoorzieningen die er zouden moeten komen, waarna de winkeliers vorig najaar een voorstel voor invulling hebben gegeven. Men wil rond april met een eerste concreet plan naar buiten treden. Het is wel de bedoeling dat brandweer en politie in een commissie plaatsnemen die de plannen bekijkt op het gebied van veiligheid, maar het plan voor een 'echte' VER heeft men wat losgelaten. DSP adviseert in maart nog een maal over de plannen op veiligheidsgebied en doet suggesties voor het vervolg.

Heerhugowaard

Het project rond de stadskern in Heerhugowaard is wat langzamer gegaan dan verwacht. Momenteel zijn er voor de ontwikkeling van het plan wel nieuwe partners gevonden; er is echter nog geen realisatie-overeenkomst gesloten. De VER is min of meer gesneuveld in de loop van het proces; deels omdat men nu met het Keurmerk Veilig Ondernemen (KVO) verder wil, deels omdat de wethouder tussentijds is opgevolgd, maar deels ook omdat het plan onder tijdsdruk stond en staat en het proces wat stroperig verloopt. Men vond dat het proces niet onnodig verzwaard moest worden met een VER. Het KVO wordt nu meegenomen bij de ontwikkeling van het centrum; achteraf wordt getoetst of alle maatregelen goed zijn opgevolgd.

Rotterdam1 (Hoogvliet)

Vanuit het Projectbureau Veilig van de gemeente Rotterdam was de wijk Hoogvliet aangedragen voor het uitvoeren van een sociale VER. De gemeente heeft hiervoor opdracht gegeven aan een extern bureau die aan de hand van de handleiding VER in samenspraak met bewoners zou moeten komen tot een overzicht van de risico's voor de sociale veiligheid. De oorspronkelijke planning ging uit van afronding van de opdracht in het voorjaar van 2001 maar via de huidige contactpersoon kregen wij door dat er rond deze tijd nog een voortgangsgesprek plaatsvindt over het project. Het traject is dus nog niet afgerond.

2.4.5 Gemeenten die alsnog een VER gaan uitvoeren

Hengelo

In de gemeente Hengelo fungeerde de brandweer als 'trekker' van het VER-proces. Zij wilden een VER toepassen op een groot gebied ten zuiden van het centrum "Hart van Zuid". Dit project was echter veel te 'politiek' voor het uitvoeren van een experiment met de VER. Er speelden teveel belangen, het gebied was te groot en er waren teveel partners bij betrokken. Ook speelde mee dat men binnen de brandweer onvoldoende capaciteit had om de kar verder te trekken. Uiteindelijk is er wel een paragraaf veiligheid opgenomen in het Masterplan voor het project, waarin wordt aanbevolen voor komende deelprojecten een VER uit te voeren. Voor een grote school in het project (het ROC) wil men wel een VER uitvoeren, maar daar zijn nog geen concrete plannen voor. De brandweer is niet meer betrokken bij dit proces. In de toekomst hoopt men meer capaciteit te krijgen voor pro-actie.

Schiedam

De gemeente Schiedam was voornemens om een VER uit te voeren voor de herontwikkeling van een fabrieks-/bedrijfspan. Wegens capaciteitsgebrek bij de gemeente op het gebied van het Integraal Veiligheidsbeleid is het bij een voornemen gebleven. De afdeling Integrale Veiligheid is inmiddels echter weer op sterkte en heeft de 'promotie' van de VER weer ter hand genomen. Inmiddels gaat men alsnog een VER uitvoeren voor een ander project (Schieveste), in de buurt van het station. Dit traject heeft men uitbesteed aan een extern bureau en is nog niet gestart.

3 Het instrument VER

3.1 Inleiding

De VER is ontwikkeld met het doel om via een gestructureerd en transparant proces samen met betrokkenen zicht te krijgen op mogelijke veiligheidsrisico's, hiervoor alternatieven te ontwikkelen, maatregelen af te spreken en de uitvoering van deze afspraken te bewaken. Het feit dat het een bestuurlijk instrument is dat flexibel ingezet kan worden, telt daarbij zwaar, evenals het feit dat het proces vroegtijdig wordt gestart met alle betrokkenen op veiligheidsgebied bij het project.

In onderstaande paragrafen gaan we puntsgewijs in op een aantal belangrijke parameters die het succes van een VER kunnen bepalen.

3.2 Bestuurlijk draagvlak

Alle VER-trajecten die tot nu toe afgerond zijn, laten zien dat het instrument op het gebied van het bestuurlijk draagvlak heel goed voldoet. Bestuurders zijn, op enkelen na die wat aarzelingen hadden, enthousiast over het instrument, grijpen het aan om hun verantwoordelijkheid op het gebied van integrale veiligheid tastbaar te maken en ondertekenen in veel gevallen ook zelf de startnotitie. In het geval van Rotterdam en Arnhem wil men er zelfs toe overgaan de VER als een standaard onderdeel van gemeentelijk beleid op te nemen en in alle gevallen worden de rapportages die voortkomen uit de werkgroepvergaderingen ter vaststelling aan het bestuur voorgelegd.

Bij de gemeenten die niet verder zijn gegaan met de VER is een belangrijke reden echter vaak ook dit draagvlak, naast het afblazen van het gehele project. Zeker bij projecten waarbij het proces wat stroperiger verloopt bestaat er angst om het proces te vertragen wanneer men er nóg een instrument 'aan toevoegt'. De VER sneuvelt dan vaak in het krachtenveld tussen bestuur en private partijen.

3.3 Betrokken partijen

De variëteit in deelnemers aan het proces, en het feit dat deze vroegtijdig en gelijktijdig met elkaar overleggen over veiligheidsrisico's, is een belangrijk voordeel van het uitvoeren van een VER. De deelnemers zijn zeer te spreken over het feit dat de meest uiteenlopende disciplines aan tafel zitten.

Wat daarbij wel aandacht verdient is de rol van de voorzitter van de vergadering. Deze moet enerzijds voldoende van de materie 'integrale veiligheid in ruimtelijke plannen' weten om richting aan de discussie te kunnen geven en anderzijds de verschillende kennisniveaus die aanwezig zijn kunnen 'vertalen' naar voor iedereen heldere en begrijpelijke begrippen. Een onafhankelijke, goed in de VER, Ruimtelijke Ordening en veiligheid ingevoerde voorzitter kan ervoor zorgen dat het proces soepel loopt en dat alle veiligheidsrisico's aan bod komen.

De voorzitters en 'trekkers' van de VER-processen van de proefgemeenten komen meestal uit de hoek van de brandweer, coördinator Integrale Veiligheid, of de projectleider van het gebied, maar zijn in alle gevallen afkomstig uit de gemeentelijke dienst.

Meestal zijn ze niet 'vrijgemaakt' voor het trekken van het project en dit leidt soms tot vertraging of zelfs geheel afblazen van de VER, zeker als zij zich ook als een van de weinigen sterk maken voor het uitvoeren van de VER. Ook de deelname van andere partijen, vooral politie en brandweer, aan een VER-traject wordt nogal eens bemoeilijkt door gebrek aan capaciteit. In één geval kwam het voor dat op het moment dat de politie meldde dat men capaciteit had om deel te nemen aan het VER-traject, dit traject reeds was afgerond...

3.4 Gebruik van de handleiding en de formats

De gemeenten waar de DSP-groep contact mee heeft gehad over de VER nemen in de meeste gevallen wel de startnotitie over. Ze zien het belang ervan in om één document te hebben waarin staat beschreven wat men gaat doen. Deze startnotitie is in bijna alle gevallen volgens het format van de handleiding geschreven en bevat gegevens over doelen, risico's, planning, deelnemers en budget. De startnotitie wordt tevens ondertekend door de verantwoordelijke bestuurder.

Na de eerste module varieert het gebruik van de handleiding echter zeer. De indruk bestaat dat de handleiding meer gehanteerd wordt als een soort introductieboekje over de VER en dat men vervolgens zelf op zoek gaat naar de beste vorm waarin men zowel het proces als de inhoud kan gieten. Ook de formats worden niet gebruikt¹. Wel maakt men gebruik van de volledige opsomming van veiligheidsrisico's zoals deze in de handleiding staan. Het nadeel van deze werkwijze is dat men in het meeste geval niet tot een duidelijke prioritering van de veiligheidsrisico's komt, maar dat men blijft bij een opsomming van alle mogelijke veiligheidsrisico's die gelden voor het project. Voorbeelden en een uitgebreide uitleg over wat men nu precies moet doen worden gemist. Veel gemeenten, zoals Arnhem en Amsterdam, geven daarnaast aan behoefte te hebben aan een soort 'checklist' waarop ze af kunnen vinken wat ze op veiligheidsgebied al hebben gedaan en nog moeten doen. Of dit een oplossing biedt om mensen te stimuleren de handleiding te volgen is echter de vraag. Voor kennis over de VER komt men nu terecht bij de adviseur van DSP, men huurt een extern deskundige in of men verzint zelf, op grond van eerdere ervaringen, wat men het beste kan doen. De inbreng van het ministerie van BZK op het gebied van landelijke voorlichting wordt node gemist. Een gebrek aan communicatie over wat een VER is en hoe je 'm dient te gebruiken zorgt er voor dat gemeenten zelf gaan verzinnen wat voor hen een goede VER is. Daarbij hanteert men het instrument soms wel héél flexibel...

3.5 Het proces/de werkwijze

Wat opvalt aan de verschillende deelnemende gemeenten is dat het werkelijke proces in bijna alle gevallen niet lineair van module 1 naar module 5 loopt, maar dat er na module 1 een aantal sessies van module 2 en 3 volgen, waarbij men ook sterk geneigd is om al concrete maatregelen (module 4) te gaan benoemen. Voor veel mensen is 'integrale veiligheid' kennelijk een dusdanig groot onderwerp dat men het moeilijk vindt om op een bepaald abstractieniveau te denken en al snel terugvalt in praktische oplossingen.

Noot 1 Afgezien van Roosendaal, waar men wel werkte volgens de formats.

Bij alle betrokkenen is er daarnaast weliswaar globale kennis aanwezig over wat een VER inhoudt, maar is het nog zoeken naar een geschikte invulling van het proces. Hierbij wreekt zich soms het feit dat er nog geen 'ervaren' VER-uitvoerders zijn; het is daardoor voor voorzitters en 'trekkers' moeilijk om de veelheid aan gegevens te ordenen en er prioriteit aan te geven (als men dat al doet).

Dit alles levert een aantal interessante variaties op op het thema 'VER', maar zorgt ervoor dat de 'waarde' van het woord VER aanzienlijk afneemt. De vrijwilligheid van het instrument zorgt ervoor dat mensen het stickertje 'VER' gaan plakken op producten die deze naam in de verste verte niet zouden mogen krijgen. Men noemt het bijvoorbeeld ook een VER wanneer er slechts één soort veiligheidsrisico's is geïnventariseerd of de werkgroep alleen bestaat uit ambtenaren van één gemeente zonder externe partijen als politie en brandweer. Op termijn zal dit de doodsteek voor het instrument betekenen. In alle gevallen zorgt men wel voor een rapportage waarin vermeld wordt wat men heeft gedaan en op welke wijze men tot de rapportage is gekomen. In het verlengde van de vrije manier van omgaan met het instrument is het van belang om nu al na te denken over wat de 'onveranderlijke' kern van de VER is. Wanneer is een VER nu een VER en wanneer moet men er namen als veiligheidsrapport, veiligheidsscan, of veiligheidsanalyse voor gebruiken? Die onveranderlijke kern van de VER zou dan vervolgens uitgelegd moeten worden, uitgedragen moeten worden (door BZK), gehandhaafd en genormeerd moeten worden. Alleen zo zal het instrument op termijn zijn 'waarde' behouden en niet ten onder gaan in de poldermodder van de bestuurlijke geëdoogcultuur.

3.6 Toepasbaarheid bij verschillende projecten

De afgeronde VER's gingen over heel verschillende projecten. Er was variatie in grootte van het project (één gebouw versus een complete stations-/ woonwijk), het soort project (infrastructureel versus woongebieden), en of het bestaande bouw of nieuwbouw was. In alle gevallen bleek de VER een goed instrument om mensen om tafel te krijgen en met elkaar in gesprek te laten gaan over veiligheid. Vooral bij de grote, infrastructurale projecten liepen sommige mensen aan tegen het feit dat men zich moeilijk voor kon stellen hoe de situatie in de toekomst zou worden; soms bleef men daardoor wat teveel hangen in een beschrijving van de risico's in de huidige situatie. Hetzelfde gebeurde ook wanneer het onderwerp een bestaande woonwijk betrof. In alle gevallen had men te maken met het feit dat nog niet helder was hoe de toekomstige situatie er precies uit zou komen te zien, dus was het moeilijk om uitspraken over mogelijke veiligheidsrisico's te doen. Uit de projecten die niet door zijn gegaan blijkt ook dat de omvang van het project er niet zoveel toe doet; projecten sneuvelen in het krachtenveld tussen bestuur, hulpdiensten en private partijen. Een voorzichtige constatering kan wel zijn dat de VER vooral aanslaat in de grotere gemeenten waar men een verder ontwikkeld veiligheidsbeleid heeft.

3.7 Veiligheidsrisico's

De veiligheidsrisico's die via de VER boven tafel kwamen lagen in de lijn der verwachtingen, gezien de aard van de verschillende projecten. Omdat er bij de grote infrastructurele projecten veel deskundigen op het gebied van externe veiligheid aanwezig waren én er duidelijk ook veel externe veiligheidsrisico's waren lag de nadruk op de externe risico's (vooral in Delft opvallend), terwijl in woningbouwprojecten zoals bijvoorbeeld Roosendaal en Amsterdam vooral de nadruk lag op de sociale veiligheidsrisico's. Deze werden in grote getale door de aanwezige bewoners aangedragen. Over het algemeen zorgt de systematische opsomming van de veiligheidsrisico's er wel voor dat men op andere gedachten wordt gebracht, die buiten het gebruikelijke denkkader van de deelnemers aan het proces valt.

4 Conclusies

4.1 Inleiding

De ervaringen die de afgelopen jaren zijn opgedaan door het 'kijken in de keuken' van achttien verschillende gemeenten en partijen die met de VER bezig zijn geweest, heeft veel informatie opgeleverd over hoe men tegen het instrument aankijkt en hoe men het gebruikt.

In dit hoofdstuk trekken we op grond van die ervaringen een aantal conclusies die de aanzet zijn tot de aanbevelingen in het volgende, afsluitende hoofdstuk.

4.2 Proces/werkwijze/bestuurlijk draagvlak

Uit het schema en de beschrijvingen van de verschillende gemeenten uit hoofdstuk 2 komt al een zeer divers beeld naar voren over hoe het proces verloopt, of en hoe men de handleiding gebruikt en wie betrokken zijn bij de VER. Heel kort door de bocht komt het erop neer dat de VER in de huidige vorm zo vrijblijvend is en de informatie over het doel van het instrument zo beperkt is, dat een aantal deelnemende gemeenten daadwerkelijk het woord bij de daad voegt en de VER volledig flexibel modelleert naar hoe men denkt dat het het snelst of meest praktisch kan. Uiteraard staan daar gemeenten tegenover die op een zorgvuldige en uitgebreide wijze te werk gaan en geheel volgens de methodiek van de handleiding werken, maar over het algemeen richt men het proces en de werkwijze van de VER flexibel in, al naar gelang de verschillende belangen die er spelen rondom het project. Zoals al eerder in hoofdstuk 3 is vermeld, zal dit uiteindelijk de doodsteek voor het instrument kunnen betekenen omdat de term 'VER' volledig uitgehold raakt.

4.3 Betrokkenen bij het proces

In tegenstelling tot wat in een recent artikel over de VER wordt gezegd (Alert nr. 2, februari 2002) zijn de ervaringen van de huidige proefprojecten zeer positief voor wat betreft betrokkenheid van de verschillende partijen.

Wanneer men eenmaal met het VER-proces start is de betrokkenheid en de bereidheid kennis te delen, groot. Deelnemers aan het proces waren unaniem in hun waardering voor het feit dat men betrokken wordt bij het proces. Dat is zeker een zeer sterk element van de VER omdat het ervoor zorgt dat mensen in het stadium van de uitvoering en afronding van het project zich nog steeds betrokken voelen en dat is immers een van de garanties voor een veilige leefomgeving. Daarnaast blijkt de VER er inderdaad voor te zorgen dat alle partijen die iets met veiligheid hebben te maken bij elkaar komen, zoals politie, brandweer, regionale hulpdiensten, bewoners en gemeentelijke diensten. Grote afwezigheid is in de meeste gevallen nog wel de private partij, maar dat heeft dan te maken met het feit dat deze ten tijde van uitvoering van de VER vaak nog niet bekend zijn.

4.4 Gebruik en toepasbaarheid handleiding

De handleiding blijkt in de meeste gevallen als niet meer dan een informatieve brochure te worden gezien en, op onderdelen van de handleiding na, niet gebruikt te worden als leidraad bij het proces om een VER uit te voeren.

De eerste module, die van de startnotitie, wordt in alle gevallen dat een VER is gedaan wel uitgevoerd, maar daarna gaat men in veel gevallen over tot een combinatie van inventarisatie van de risico's gekoppeld aan een lange lijst van aanbevelingen. De gehele handleiding met de verschillende rapportages na elke module wordt door het merendeel van de betrokkenen als veel teveel werk gezien en teveel gericht op het schrijven van rapportages in plaats van het garanderen van de veiligheid.

Wil men serieus verder gaan met de ontwikkeling van de VER dan zal men een andere vorm (of meer vormen) moeten vinden om doel en inhoud van het instrument beter over het voetlicht te brengen. Belangrijk onderdeel van dit proces zal het vaststellen van de 'onveranderlijke kern' van de VER moeten zijn.

4.5 Rol BZK

In 2000 heeft BZK seminars georganiseerd om gemeenten enthousiast te krijgen voor het instrument. Die seminars werden door de deelnemers zeer gewaardeerd. Dat was echter, afgezien van een incidentele speech waarin de VER aan de orde kwam, de enige georganiseerde manier waarop de VER duidelijk gekoppeld werd aan het ministerie. Op de website van ILV en BZK staat ook nog enige informatie maar deze is vrij summier. Proefgemeenten weten in alle gevallen wel dat de VER een initiatief van BZK is en waarderen het zeer dat ze op kosten van het ministerie een adviseur kunnen bevragen over de VER, maar geven verder toch unaniem aan dat ze meer hadden verwacht van het ministerie op het gebied van kennis en kennisoverdracht over het onderwerp.

4.6 Uitstraling huidige projecten naar andere gemeenten

De gemeentes die deelnamen aan de VER pilots hebben in enkele gevallen wel overleg met andere gemeenten over zaken als de VER, maar vaker is er geen contact/ uitwisseling van kennis over dit onderwerp. Bij de regionale brandweer is men echter volop bezig om te proberen op regionaal niveau mensen vrij te maken die zich fulltime met pro-actie (inclusief de VER) bezig gaan houden. Overall conclusie is echter dat de huidige proefprojecten geen grote inktvlekwerking hebben op andere gemeenten. Daarbij speelt natuurlijk ook mee dat het in de meeste gevallen geen 'nieuwswaarde' heeft wanneer men een VER uitvoert of dat men niet bezig is om het uitvoeren van de VER publicitair uit te buiten (soms doet men dit wel regionaal). Ook in dit opzicht lijkt het de moeite waard om landelijk aandacht aan de VER te besteden.

5 Aanbevelingen

5.1 Inleiding

Uit de ervaring die met de begeleiding van de gemeenten is opgedaan, kunnen een aantal aanbevelingen gedestilleerd worden voor het vervolg van het VER-traject. Deze aanbevelingen richten zich allereerst op de vraag hoe voorkomen kan worden dat de 'inhoud' van de VER uitgehold wordt door het te pas en te onpas gebruiken van de term (de normering). Daarnaast worden er aanbevelingen gegeven die erop gericht zijn de bekendheid van het instrument te vergroten, een maatschappelijk draagvlak te creëren voor de toekomstige ontwikkeling van de VER. Als laatste zijn de aanbevelingen erop gericht om deelnemende partijen een platform te bieden om met elkaar van gedachten te wisselen over de uitvoering van een VER.

5.2 Normering

De term "VER" is momenteel niet beschermd. Ook is er niet vastgelegd waar een project aan moet voldoen wil het de naam VER mogen dragen. Weliswaar geeft de handleiding VER een beschrijving van een VER-traject, met daarbij ook de belangrijke aandachtspunten die een VER een tot VER maken, maar er bestaan geen sancties wanneer een gemeente de naam VER plakt op een project waarbij de richtlijnen uit de handleiding niet gevolgd zijn. Onterecht gebruik van de naam VER zorgt er echter voor dat de waarde die nu nog aan de term gehecht wordt, afneemt en dat de verwarring over de inhoud toeneemt.

Het is daarom belangrijk om een heldere normering op te nemen over inhoud, vorm en proces van het instrument. Dit kan in de vorm van een beschrijving van de punten waar een VER aan moet voldoen wil het een VER zijn (een VER is alleen een VER als...), maar het kan ook in een wat dwingender vorm gegoten worden met een officiële toetsing en een vastgelegde normering. In het uiterste geval gaat men over tot het wettelijk verplichten van een VER bij bepaalde projecten. Consequentie van enige vorm van normering is natuurlijk dat men de norm ook moet handhaven. Ook zal het gebruik van het logo dan beschermd moeten worden en onder licentie uitgegeven kunnen worden aan gemeenten die voldoen aan de 'officiële' VER.

5.2.1 Bekendmaking normering

Er zijn verschillende mogelijkheden om een norm bekend te maken. Je kunt daarbij denken aan een 'losse' normering die slechts beschrijft waar een VER aan moet voldoen wil het een VER genoemd mogen worden en die men van Internet kan halen of toe kan laten sturen, maar het is ook voorstelbaar dat een normering gekoppeld wordt aan een hernieuwde uitgave van de handleiding VER, in hard copy of op digitale wijze. Deze handleiding is geschreven voordat met het adviseren van de gemeenten begonnen is. Nu er nieuwe inzichten zijn over het gebruik en de toepasbaarheid van de handleiding zou dit gecombineerd kunnen worden met het opnemen van een normering. Er kunnen dan bijvoorbeeld ook een aantal 'best practices' en voorbeelden van startnotities e.d. in opgenomen worden.

Duidelijk is wel dat, wil je overgaan tot het strenger normeren van de VER, deze normering ingebed zal moeten worden in een breder communicatietraject over inhoud en toepasbaarheid van de VER².

5.3 (Virtueel) kennisplatform

De huidige betrokken partijen hebben behoefte aan het uitwisselen van informatie, zowel over het project, het proces als over de inhoud van de VER. Er is behoefte aan een platform en aan regelmatige bijeenkomsten (Rotterdam is reeds begonnen met een lokaal kennisplatform) waar men met elkaar van gedachten kan wisselen en informatie uit kan wisselen. Wanneer het ministerie van BZK de intentie heeft om komende jaren de verspreiding van de VER verder te ondersteunen, zal de hoeveelheid mensen die met de VER in aanraking zal komen, er over zal lezen, er mee zal werken en er vragen over zal hebben, alleen maar toenemen. Een (virtueel) kennisplatform met een internetsite waar onder andere een helpdeskfunctie aan gekoppeld wordt (waar men terecht kan met vragen en in contact kan komen met mede-uitvoerders en de handleiding en overige informatiemateriaal kan bestellen), men zich in kan schrijven voor bijeenkomsten en seminars rond specifieke VER-onderwerpen en 'best practices' zou kunnen lezen, zou een wezenlijke bijdrage kunnen leveren aan de ontwikkeling en acceptatie van de VER bij meer gemeenten. Nu immers gaat het merendeel van de informatie-uitwisseling tussen werkgroepleden van de lopende VERs al door Internet en email; het instellen van een virtueel kennisplatform zou dat verder ondersteunen.

5.4 Opleiding VER

De huidige proefprojecten worden begeleid door een adviseur van DSP-groep. Deze is beschikbaar voor uitleg, vragen en advies en loopt zoveel mogelijk mee tijdens de werkgroepvergaderingen. Op basis van deze eerste keer kunnen de gemeenten in het vervolg zelf de volgende VER uitvoeren, al of niet met aanpassingen die zij zelf wenselijk vinden. De kennis die door de adviseurs van DSP-groep inmiddels is opgedaan over hoe men een VER uitvoert en wat er allemaal bij komt kijken, zou vertaald kunnen worden naar een cursus/opleiding voor personen die vanuit gemeente of projectorganisatie betrokken zijn bij de begeleiding of de uitvoering van een VER-project. De relatieve nieuwheid en complexiteit van de materie zorgt nu vaak voor vertraging of onzekerheid in het proces of voor een andere interpretatie van wat een VER nu precies inhoudt.

Met de kennis die is opgedaan bij de huidige proefprojecten zou een korte opleiding ontwikkeld kunnen worden (maximaal twee dagen), wellicht gekoppeld aan een bestaande opleiding en een bestaand opleidingsinstituut voor bijvoorbeeld gemeenten of hulpdiensten. Deze partijen worden zich steeds meer bewust van het belang van pro-actie en preventie; een opleiding VER zou daar logischerwijs aan gekoppeld kunnen worden.

Noot 2 Men zou de VER ook tot NEN-norm kunnen maken, waarbij men zich dan deels kan baseren op Europees normeringswerk dat in het kader van CEN (TC 325/WG2) is verricht en dat mede door BZK gefinancierd wordt.

Doel van de cursus zou kunnen zijn om een brede doelgroep kennis op te laten doen over inhoud en toepasbaarheid van het VER instrument en de middelen in handen te geven om een VER-traject aan te zwengelen en/of te begeleiden.

De opleiding zou een interactief karakter kunnen krijgen door gebruikmaking van de opgedane kennis van de huidige 'trekkers' van de proefprojecten.

5.5 Communicatietraject

Het opzetten van een kennisplatform en een opleiding voor de VER heeft niet heel veel zin als niet geprobeerd wordt om op een structurele manier met de VER in de belangstelling van de media en de niet- VER-kenners te komen. Daarvoor is het ons inziens noodzakelijk een beknopt communicatieplan te ontwikkelen en uit te voeren, in ieder geval voor 2002, met een doorkijk (en een visie op) 2003/2004. Men kan in het plan niet alleen een aantal acties opnemen om de VER op een structurele manier onder de aandacht van de media te brengen, maar men kan ook seminars, workshops of bijeenkomsten organiseren om de VER onder de aandacht te brengen van nieuwe doelgroepen.

Het is de bedoeling dat het ministerie van BZK in dit traject een duidelijke rol op zich neemt als de partij die niet alleen 'eigenaar' is van de VER, maar ook als verantwoordelijke voor de verdere ontwikkeling en richting die de VER in gaat.

5.6 Organisatiestructuur VER

Voorgaande aanbevelingen kunnen op korte termijn zorgen voor een grotere bekendheid van het instrument en tegemoet komen aan de behoefte aan meer uitwisseling van best practices en kennis over het onderwerp. De activiteiten komen ten goede aan de gemeenten/ partijen die 'iets' willen met de VER.

Voor het uitvoeren en beheersbaar houden van deze activiteiten en het stevig neerzetten van de VER is het naar onze mening noodzakelijk in 2002 al een begin te maken met het opzetten van een overkoepelende organisatiestructuur die minstens voor vijf jaar staat. Deze structuur zorgt ervoor dat de werklust niet geheel bij de directie VIP komt te liggen en verankert bovendien het instrument maatschappelijk. De structuur zou uit een stuurgroep kunnen bestaan die één à twee keer per jaar bij elkaar komt om de grote lijnen van de ontwikkeling van het instrument uit te zetten, met daar onder een begeleidingsgroep die maandelijks de voortgang bespreekt en concrete activiteiten verder uitwerkt.

5.7 Tot slot

De veiligheidseffectrapportage is langzaam maar zeker een bekend instrument aan het worden. De gemeenten die er reeds mee hebben gewerkt zijn enthousiast en ook veel hulpdiensten zien de VER als een prima middel om veiligheid op een structurele manier te waarborgen in bouwplannen van welke aard dan ook. Daarnaast wordt het instrument steeds vaker in de media aangehaald. Het is nu zaak om deze belangstelling vast te houden, de huidige verbeterpunten aan te pakken, en op korte termijn vervolgstappen te zetten om het instrument permanent in de aandacht te houden van huidige en toekomstige gebruikers. Vaststelling van de precieze inhoud van het instrument zou daarbij hand in hand moeten gaan met landelijke bekendmaking van deze inhoud en het bieden van een ondersteuningsstructuur. Daarmee kan een belangrijke stap gezet worden naar het stadium waarin de VER als algemeen bekend en toegepast instrument op het gebied van integrale veiligheid functioneert.

Bijlagen

Bijlage 1 Overzicht deelnemende gemeenten en contactpersonen

Adresgegevens pilotprojecten Veiligheidseffectrapportage 2000

Laatst bijgewerkt: woensdag 20 maart 2002

	Gemeente	Naam project	Contact-persoon	Bestuurlijk Verantwoordelijke	Organisatie	Adres	Post-code	Plaats	Telefoon	Fax	E-mail
1.	Alphen aan den Rijn	Stationsomgeving	Mw. Guity Mohebbi	Dhr. J.M.C.M. Groen in 't Wout	Gemeente Alphen aan den Rijn	Postbus 13	2400 AA	Alphen aan den Rijn	0172 481 691	0172 48 16 28	
2.	Amsterdam	Project Gerschwin, Zuid-as	Dhr. Jelle Houtsma		Wijkopbouw orgaan Zuid-West (WOOZW)	Achillesstraat 85	1076 PX	Amsterdam	020 6620389	020 6768645	woozw@xs4all.nl
3.	Apeldoorn	Omnisportcentrum en Omnizorgcentrum	Mw. Trix van der Linde	Stuurgroep Omnisportcentrum	Gemeente Apeldoorn	Postbus 9033	7300 ES	Apeldoorn	055 580 1325	055 580 1158	lindent@apeldoorn.nl
4.	Arnhem	Presikhaaf	Mw. Carola Bremer		Gemeente Arnhem	Postbus 9029	6800 EL	Arnhem	026 377 4793	026 3774830	Carola.bremer@arnhem.nl
5.	Delft	Ondergronds brengen van Delfts spoor en station	Dhr. André de Rond	Mw. Edith Bijleveld (directeur project)	Hulpverleningsregio Haaglanden	Postbus 52158	2505 CD	Den Haag	070 3090800	070 309 0830	a.t.derond@hrh.denhaag.nl
6.	Eindhoven	Winkelcentrum Woensel	Rien van Asten		Gemeente Eindhoven Dienst Algemene en Publiekszaken	Postbus 90150	5600 RB	Eindhoven	040 2382463	040 238 29 85	p.tondeur@eindhoven.nl
7.	Groningen	CiBoGa-terrein (binnenstedelijke Vinex)	Mw. Jola Meijer Dienst RO/EZ, afdeling projecten Postbus 7081 9701 JB Groningen	Dhr. Drs. W. Smink, wethouder RO	Gemeente Groningen	Grote Markt 1	9712 HN	Groningen	050 3678283	050 367 83 92	i.e.meijer@roez.groningen.nl
8.	Heerhugowaard	Stadskern	Dhr. Anton Balm	Dhr. P. Hoogervorst	Gemeente Heerhugowaard Afdeling RO en V	Postbus 390	1700 AJ	Heerhugowaard	072 5761563	072 5761576	post@heerhugowaard.nl
9.	Hengelo	"Hart van Zuid"	Dhr. Albert Gieling		Gemeente Hengelo Brandweer	Postbus 18	7550 AA	Hengelo	074 2451181	074 2911909	a.gieling@hengelo.nl
10.	Overijssel, provincie	Regionaal Bedrijventerrein Twente	Dhr. Atze Schuilinga	Dhr. Oosterhof	Provincie Overijssel Kabinet van de Commissaris van de Koningin	Postbus 10078	8000 GB	Zwolle	038 4251245		
11.	Reeuwijk	Reeuwijk Brug	Dhr. J.C. Bauer/dhr. Lucassen	Dhr. J.C. Bauer (burgemeester)	Gemeente Reeuwijk	Postbus 3	2810 AA	Reeuwijk	0182 390100 0182 390186 (ada)		

	Gemeente	Naam project	Contact-persoon	Bestuurlijk Verantwoordelijke	Organisatie	Adres	Post-code	Plaats	Telefoon	Fax	E-mail
12.	Rotterdam	Herstructurering Hoogvliet	Dhr. Tjibbe Reitsma		Gemeente Rotterdam Projectgroep Veilig	Postbus 70012	3000 KP	Rotterdam	010 4173967/ 06 512 65 919		
13.	Rotterdam 2	Station Rotterdam Centraal	Dhr. Nico Broekema/ dhr. Reno Mekes	Burgemeester	Brandweer Rotterdam	Postbus 10901	3004 BB	Rotterdam	010 4468963	010 446888	
14.	Roosendaal	De Kroeven	Mw. Joke Mol	Wethouder Hoogendoorn	Gemeente Roosendaal	Postbus 5000	4700 KA	Roosendaal	0165 57 92 88	0165 57 93 38	i.mol@roosendaal.nl
15.	Schiedam	Herbestemming oud fabriekscomplex	Dhr. Nossent		Gemeente Schiedam	Postbus 1501	3100 EA	Schiedam	010 2465804/ 010 2465674		hnossent@bd.schiedam.nl
16.	Sint Michiels-gestel	Herontwikkeling dorpscentrum	Dhr. L.J.M. van Weert	Dhr. G. Schinck (burgemeester)	Gemeente Sint Michielsgestel	Postbus 10000	5270 GA	Sint Michiels-gestel	073 553 1278	073 553 12 12	G.Schinck@sint-michielsgestel.nl i.weert@sint-michielsgestel.nl
17.	Zaanstad	Herstructurering Rosmolenwijk	Mw. Els Posch	Mw. P.M.J. Kroesen-van Gelderen (wethouder V)	Gemeente Zaanstad	Postbus 1400	1500 AK	Zaanstad	075 6553331		e.posch@zaanstad.nl