

IMPLEMENTATIE LANDELIJKE RICHTLIJN BOUW- EN SLOOPVEILIGHEID

Een plan van aanpak tot ambtelijke borging van de Beleidsregel Bouw- en sloopveiligheid Enschede

1. Inleiding

Door het college is een Beleidsregel Bouw- en sloopveiligheid Enschede vastgesteld. Deze beleidsregel is gebaseerd op de Landelijke Richtlijn Bouw en Sloopveiligheid (hierna: LRBSV). Op dit moment ontbreekt in Enschede een door het verantwoordelijke bestuur, in casu burgemeester en wethouders, vastgesteld – en zo objectief mogelijk – toetsingskader aan de hand waarvan kan worden bepaald in welke gevallen een veiligheidsplan (hierna: VP) moet worden gevraagd. Uiteraard wordt er bij bepaalde projecten wel om een VP gevraagd, maar dat is op basis van een (persoonlijke) inschatting.

2. Veiligheid bij bouw- en slooppjecten in juridische zin

Als er een ongeluk plaatsvindt tijdens het bouwen of slopen heeft dat meestal een relatie met de Arbo veiligheid, de arbeidsomstandigheden op de bouwplaats. In dat geval is de Arbeidsinspectie het bevoegd gezag. Als het gaat om een ongeluk met een effect op de omgeving(sveiligheid) dan is in privaatrechtelijke zin primair de veroorzaker (opdrachtgever als uitvoerder) verantwoordelijk en juridisch aansprakelijk. Maar ook de gemeentelijke overheid komt in beeld vanuit haar algemene zorgplicht voor de veiligheid van haar burgers en van passanten. En tot slot is de eigenaar van een gebouw of object weer verantwoordelijk voor de gebruiksveiligheid. De juridische werkelijkheid is dus gebaseerd op 3 pijlers, wat lastig is te verankeren.

Vanuit die werkelijkheid is de gemeente dus ook medeverantwoordelijk voor de omgevingsveiligheid. Daarbij moet ook beseft worden dat – in tegenstelling tot het deelnemen aan het verkeer of het wonen onder het niveau van een dijk – in de maatschappij géén acceptatie bestaat voor welk risico dan ook als het gaat bouw- en slooppjecten. En dan komt – naast de opdrachtgever of uitvoerder - ook de burgemeester of de wethouder voor de camera; en wordt het college vanuit de algemene zorgplicht aangesproken op haar verantwoordelijkheid.

Vanuit deze insteek is het van belang om daar als gemeente goed mee om te gaan.

3. Aansluiting bij de Landelijke Richtlijn Bouw- en sloopveiligheid

Zoals hiervoor aangegeven is de 'lokale' Beleidsregel BSV geënt op de LRBSV en kan daarmee worden gezien als uitvoeringsbeleid ervan. Het zijn na vaststelling van de Beleidsregel lokale regels die, als zij door alle gemeenten worden vastgesteld, een landelijk en eenduidig beoordelingskader vormen voor de gehele markt. Daarmee wordt ook gezamenlijk bijgedragen aan het versterken van het veiligheidsbewustzijn en aan een landelijk zo uniform mogelijke beoordeling van de veiligheidsaspecten rondom een bouw- of sloopplaats, zodat ook marktpartijen niet bij ieder bouw- of slooppject in een verschillende gemeente met ander beleid worden geconfronteerd.

4. Doel van een Veiligheidsplan

Een VP moet uiteindelijk leiden tot een verbeterd veiligheidsniveau op en vooral rondom bouw- en sloopplaatsen. Bij een VP, als uitvoering in het kader van de Beleidsregel BSV, gaat het primair om de omgevingsveiligheid. De in de LRBSV opgenomen veiligheidsafstanden en bouwveiligheidszones zijn vanaf 1-1-2020 opgenomen in het Bouwbesluit (en in een later stadium in het Besluit bouwwerken leefomgeving).

Het doel van een adequate omgevingsveiligheid kan mede worden bereikt door meer op eventuele risico's van een bouw- of sloopproject te sturen: een risico-gestuurde benadering, waarbij aan de voorkant de risico's kunnen worden geanalyseerd en benoemd door het hanteren van een risicomatrix. Daarmee wordt beter inzichtelijk in welke situaties aan een opdrachtgever om een VP moet worden gevraagd. Daarbij moet beseft worden dat een goed VP voorziet in een risico-inventarisatie, inzicht biedt in de bouw- of slooptechniek en een overzicht geeft van het benodigde ruimtebeslag en een planning van voor de (omgevings)veiligheid relevante activiteiten/ maatregelen.

Dat vraagt om de nodige voorbereidingstijd en is voor grote projecten behoorlijk arbeidsintensief en daarmee kostbaar. Dat vraagt ook van alle partijen de nodige inspanningen, reden waarom 'de gemeente' selectief moet zijn in het vragen om een VP: het moet, anders gezegd, een duidelijk toegevoegde waarde hebben voor het kunnen beschermen van de omgevingsveiligheid. Want daarin ligt de kern van een VP!

Het is de bedoeling van vele organisaties (als Vereniging van Nederlandse Gemeenten, Vereniging Bouw- en Woning Toezicht, gemeenten, omgevingsdiensten, het Rijk en marktpartijen) dat alle gemeenten de LRBSV als beleidslijn vaststellen. Zo ook Enschede. Dat is de eenvoudigste opgave. Maar er moet ook uitvoering aan (kunnen) worden gegeven door de gemeentelijke organisatie. En hoe doen we dat dan? En wie is primair verantwoordelijk? En wat hebben we er voor nodig? Op welke wijze behartigen wij als gemeente de belangen van derden?

In deze notitie wordt getracht daar voor Enschede, en meer in het bijzonder voor de ambtelijke organisatie van Enschede en de (keten)partners waar zij mee samenwerkt, een antwoord op te geven.

Doelstelling van een Veiligheidsplan

Het doel van een veiligheidsplan is het vooraf inzichtelijk maken of een beoogd initiatief tot bouw of sloop veilig en verantwoord in zijn relatie tot de directe omgeving en de openbare ruimte kan worden gerealiseerd.

5. Wanneer vraagt de gemeente een Veiligheidsplan?

De gemeente vraagt om een VP als dat noodzakelijk is om de veiligheid voor de omgeving te borgen. Het kan daarbij gaan om de veiligheid van bewoners van naastgelegen woningen, om personeel en bezoekers van naastgelegen winkels of bedrijven, maar ook om passanten en ander verkeer. Maar ook om de veiligheid van naastgelegen objecten (denk aan een ondergrondse parkeergarage of aan onder huizen of winkels gelegen kelders).

De feitelijke omstandigheden in de onmiddellijke omgeving van het bouwen of slopen (is het een krappe omgeving, is het een krappe bouwplaats, is er sprake van veel verkeer en passanten) en de wijze van bouwen of slopen zijn bepalend voor het eisen van een VP. Op krappe bouw- en sloopplaatsen, die omsloten zijn door nauwe straten met veel passanten in een dicht 'bevolkt' gebied

zijn er meer risico's voor de omgeving. Wanneer zich een ongeval voordoet op de bouwplaats is er een grotere kans dat dit ook gevolgen heeft buiten de bouw- of sloopplaats.

De bij de Beleidsregel BSV Enschede behorende risicomatrix is een hulpmiddel om te komen tot een zo objectief mogelijke beoordeling van de noodzaak van een VP. En het maakt het ook transparant welke risico's van het bouw- of sloopproject op de omgeving - in welke mate - worden meegewogen.

De risicomatrix maakt niet alleen de risico's inzichtelijk maar het biedt ook een duidelijk en (landelijk) uniform afwegingskader voor het bevoegd gezag en de ambtelijke organisatie om samen met de opdrachtgever, de ontwerper, de uitvoerende partijen en ketenpartners te komen tot een verantwoorde uitvoering van het project ten opzichte van zijn omgeving. De risicomatrix helpt met het inkaderen van de risico's voor de omgevingsveiligheid. Gaat het om de realisatie van een (binnen)stedelijke ontwikkeling die de dagelijkse gang van zaken in de openbare ruimte dan wel aangrenzende belendingen beïnvloedt, dan vraag je om een VP. Bij eenzelfde project maar dan ergens in de vrije ruimte is een VP vaak niet nodig omdat de bouwveiligheidszones binnen de afscheiding van de bouwplaats vallen en er geen risico's voor derden zijn. Cruciaal zijn dus de locatie-specifieke factoren en de daarbij te hanteren bouw- of sloopmethodiek. Dat betekent ook dat er een goed beeld moet zijn van de (mogelijkheden of beperkingen van de) specifieke locatie: in veel gevallen kan dat niet echt goed vanaf de werkplek worden beoordeeld en vraagt dat om een nadere (be)schouw(ing) op de locatie van de activiteit.

6. Interviews binnen en buiten de gemeentelijke organisatie over de wijze van implementatie

Ten behoeve van deze notitie Implementatie LRBSV zijn aan de hand van een vragenlijst met verschillende medewerkers in en buiten onze organisatie gesprekken gevoerd [ten tijde van de Corona-beperkingen is dit schriftelijk gebeurd]. Ter voorbereiding daarop is een vragenlijst gemaakt, die kan worden gezien als een soort leidraad voor de interviews. Ook andere dan de in de vragen opgenomen onderwerpen zijn daarbij aan de orde geweest. Bij deze notitie zijn in dit verband twee bijlagen gevoegd: de gehanteerde vragenlijst en de lijst met respondenten.

7. In welke fase van het proces (van) aanvraag vragen we om een VP?

Door de meeste respondenten wordt aangegeven dat het belangrijk is, en ook efficiënter, om de behoefte aan een VP al voor de vergunningaanvraag of melding op de agenda te krijgen. De gemiddelde opdrachtgever moet er (nu nog) vaak bewust van worden gemaakt dat hij mede verantwoordelijk is voor de omgevingsveiligheid. In de huidige bouwpraktijk zijn nog steeds weinig bestekken/opdrachten voorzien van een paragraaf over bouw- en omgevingsveiligheid. En daarmee mag je ook niet verwachten dat opdrachtgevers op voorhand al middelen reserveren voor veiligheidsmaatregelen, laat staan dat veiligheid van de omgeving een onderwerp van gesprek is. Daarbij is wel een nuance op zijn plaats over hoe omgevingsveiligheid wordt beleefd, te onderscheiden naar landelijke – regionale – lokaal werkende partijen en personen, afhankelijk van de cultuur waarin deze zijn opgegroeid of waarin ze werkzaam zijn.

Dat is ook de reden dat vele respondenten aangeven dat het de voorkeur heeft om het VP al voor het indienen van de definitieve aanvraag op tafel te hebben (vooroverleg en/of 'omgevingstafel'), en liever niet na de vergunningverlening (zoals nu nog vaak het geval is: 3 weken voor aanvang van de werkzaamheden).

Tevens wordt door een meerderheid van de respondenten aangegeven dat de landelijke risicomatrix integraal moet worden overgenomen. Dat sluit ook aan bij een landelijk gewenste geachte uniformering. In de bij de LRBSV gevoegde risicomatrix wordt (echter) uitgegaan van 4 mogelijke uitkomsten van de weging van de risico's en het daaraan gekoppelde puntenaantal, waaronder ook het indienen van een VP na de vergunningverlening of akkoordbevinding sloopmelding (zie onderdeel b):

- a) geen VP nodig
- b) uitwerking van een VP na vergunningverlening (*als voorwaarde bij vergunning*)
- c) uitwerking VP op hoofdlijnen tijdens het proces van de aanvraag vergunning en akkoord bij vergunningverlening (als onderdeel vergunning). In detail uit te werken na en *als voorwaarde* bij de vergunningverlening / akkoord melding.
- d) indienen van VP voorafgaand aan of tegelijk met de indiening van een aanvraag (tijdig constateren en/of aanmerken als indieningsvereiste op basis van een aanwijzing) en daarmee *onderdeel* van de vergunningverlening.

NB *Zo nodig kan ook een Veiligheidsplan worden verlangd bij een vergunningsvrij bouwproject.*

Hoewel het de voorkeur heeft om uit te gaan van vroegtijdige participatie van opdrachtgevers is het de vraag of dit vanaf de start van implementatie Beleidsregel al reëel en haalbaar is, zowel voor de opdrachtgevers als de ambtelijke organisatie. Het betreft een zeer omvangrijke richtlijn en het volledig werken conform de richtlijn betekent het nodige voor de werkpraktijk qua inzet en capaciteit. Er zullen dus de eerste jaren altijd prioriteiten moeten worden gesteld; ook kan worden gekozen voor een gefaseerde implementatie: van binnenstedelijk naar buitenstedelijk, of van binnenstad naar singels naar de stad. Ook daarin helpt het hebben van een risico-gestuurde matrix. Het helpt ook indien wij er voor zorgen de discrepantie tussen de huidige werkpraktijk en de in de richtlijn geschatte gewenste situatie dichter bij elkaar te brengen. Dit willen wij doen door het werken conform de richtlijn beter in te bedden in de werkprocessen van zowel vergunningverlening, toezicht en handhaving.

Het zal ongetwijfeld tijd vergen om daarin in beide werelden (van opdrachtgever en gemeente) te investeren, zowel qua kwaliteit als capaciteit. Dat betekent dat wordt voorgesteld om vooralsnog uit te gaan van de scores uit de risicomatrix, gekoppeld aan de processen zoals onder a tot en met d zijn aangegeven. Het hanteren van de risicomatrix leidt niet tot een standaard veiligheidsplan, maar tot een plan dat op basis van een risico-gestuurde afweging maatwerk moet bieden voor de omgevingsveiligheid.

Het streven moet er daarbij wel op gericht zijn en blijven om in een zo vroeg mogelijk stadium de bouwplaats-overstijgende risico's te onderkennen. Het vroegtijdig 'agenderen' van de omgevingsveiligheid maakt ook een gezamenlijke risico-inventarisatie en een oplossingsgerichte uitwerking mogelijk. Daarmee wordt (wellicht) een gezamenlijk belang gecreëerd en in het beste geval: een win-win.

Doelstelling van een risicomatrix

Het doel van de risicomatrix is inzicht te verkrijgen in de risico's van diverse groepen personen in de omgeving van een bouw- sloopproject en welke omgevingsfactoren daar op van invloed zijn. Tevens heeft het tot doel – indien sprake is van risico's – om te oriënteren op de oplossingsrichtingen en het bepalen van de veiligheidsmaatregelen welke moeten worden opgenomen in een veiligheidsplan. Het is in ieders belang om de noodzaak van een veiligheidsplan vroegtijdig – voor het indienen van een definitieve aanvraag – op de agenda te krijgen.

Het als resultaat van de risicomatrix gewenste veiligheidsplan (VP) is – uiteindelijk - een dynamisch, ‘levend’ document dat vanaf de initiatiefase steeds verder (gedetailleerder) wordt aangevuld, aangepast en bijgehouden.

8. Hoe gaan we een en ander organiseren?

Huidige situatie in Enschede

Op dit moment is er in Enschede sprake van zogenaamde BLVC-plannen (Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie) en van – in een aantal gevallen – Bouwveiligheidsplannen (BVP) welke – zonder dat daar een specifiek toetsingskader of checklist voor beschikbaar is - worden gevraagd door de afdeling Vergunnen. Een BLVC plan is vaak een plan om de bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie tijdens de uitvoering van een project te waarborgen. Dit wordt voornamelijk gebruikt voor het bereikbaarheidsdeel van de (binnen)stad en als overleggreemium, zonder specifieke agenda en/of terugkoppeling of advisering aan de gemeente in het kader van vergunningverlening/veiligheidsplan.

Niet altijd is er een afstemming over en tussen deze plannen. Niet altijd wordt het BLVC-overleg ingeschakeld bij de vraag of een BVP moet worden gevraagd. En tegenover gesteld; niet altijd wordt via het BLVC het eisen van een BVP geadviseerd aan de gemeente, maar gaat het in het BLVC voornamelijk om bereikbaarheid, communicatie en het geven van informatie (over gemeentelijke vergunningen/ontheffingen) aan initiatiefnemers.

Uitgangspunt voor de gemeente is de omgevingsveiligheid

Het hanteren van de LRBSV als gemeentelijk beleidsuitgangspunt om de omgevingsveiligheid van of bij complexe bouw- of slooprojecten te borgen is in deze notitie het vertrekpunt.

In een Veiligheidsplan (de BLC is daarbij weggefallen) is het vertrekpunt de omgevingsveiligheid, waarin tevens de aspecten van bereikbaarheid en leefbaarheid (kunnen) worden betrokken als belangrijke onderdelen van een zo integraal mogelijke benadering. Communicatie is daarbij in alle fasen van een complex of omvangrijk bouw- en slooproject van groot belang. Een goede communicatie heeft tot gevolg dat de acceptatiebereidheid van omwonenden/ondernemers vergroot wordt. Als er een duidelijk beeld wordt gegeven op welke momenten er sprake is van overlast kan er rekening mee gehouden worden en kan er door bewoners en ondernemers op ingespeeld worden.

Wie zijn er bij betrokken?

Omdat een VP meerdere terreinen bestrijkt is samenwerking en afstemming tussen de betrokken gemeentelijke afdelingen belangrijk. Dat zijn in ieder geval de afdeling Vergunnen, de afdeling Handhaven B&M, de afdeling Handhaven OR, de afdeling Projecten, de afdeling Stadsdeelbeheer, het gemeentelijke Front Office/GCC, de stadsdeelmanager, de mobiliteitscoördinator en de afdeling Communicatie. Maar in een aantal gevallen kan ook de betrokkenheid van de constructeur, de geluids- of bodemdeskundige gewenst zijn. Vanuit die invalshoek is het gewenst om in het proces ‘Veiligheidsplan’ te werken met een gemeentelijke regisseur omgevingsveiligheid (zie onder 9).

De gelijktijdigheid en opeenvolging van projecten in elkaars omgeving versterken de gevolgen. Dat vraagt om brede en integrale visie op de majeure projecten in Enschede. Ook daarvoor is samenwerking binnen de gemeentelijke organisatie nodig. En niet alleen binnen, maar ook daar buiten met een aantal belangrijke stakeholders van de gemeente in dit soort kwesties: de regionale

brandweer, de politie Oost-Nederland, de busmaatschappijen als Connexxion en Twents en wellicht, afhankelijk van de feitelijke situatie, ook anderen als het waterschap. De voornoemde afdelingen van de gemeente en externe partijen zijn in ieder geval (agenda)lid van het VBLC-overleg.

Gewenste situatie en opties

Uit de gehouden interviews is gebleken dat de betrokken medewerkers (eveneens) van oordeel zijn dat het vertrekpunt de omgevingsveiligheid moet zijn: de V staat voorop! De meerderheid geeft aan dat het aspect veiligheid(splan) uit de BLVC moet worden gehaald en op een ‘hoger’ niveau moet worden getild. De noodzaak van een Veiligheidsplan (beoordeling risicomatrix en inhoud VP) wordt gezien als een gemeentelijke taak, door inhoudelijke deskundige collega’s van Vergunnen en Handhaven. Dat zal er ook toe bijdragen dat de samenwerking in de keten vergunnen – toezicht – handhaving beter op elkaar zal zijn afgestemd. Dat zal ook een positief effect hebben op de uitvoerbaarheid en handhaafbaarheid van de voorschriften uit een VP.

Uit de interviews blijkt geen duidelijk unaniem standpunt over hoe het verder zou moeten gaan met het BLVC. Door een deel (niet zijnde de collega’s van O&R) wordt het BLVC wel gezien als waardevol, met name voor de opdrachtgevers en als informatieverstrekking aan derden. Door vrijwel iedereen wordt aangegeven dat het hebben van een onafhankelijke voorzitter – zoals nu het geval is – niet persé noodzakelijk is. Door een aantal respondenten wordt aangegeven dat de sturing op dit proces vanuit de gemeente moet plaatsvinden, vanuit haar verantwoordelijkheid voor de omgevingsveiligheid. Voor de terugkoppeling aan en advisering van de gemeentelijke organisatieonderdelen wordt door velen de voorkeur gegeven om dit binnen de eigen keten te organiseren. Daarbij wordt ook de functie (en taak) van een regisseur omgevingsveiligheid genoemd. In het hiernavolgende worden 2 modellen geschetst: uitgaan van een transformatie van het BLVC-overleg naar een VBLC-adviesteam en daarnaast een model zoals dat in Den Haag wordt gehanteerd.

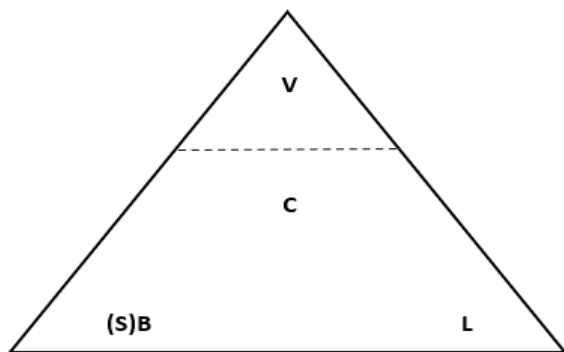
Model VBLC

In dit model wordt voortgeborduurd op het BLVC-overleg maar dan vanuit het specifieke vertrekpunt omgevingsveiligheid, met een centrale rol daarin van de afdeling Vergunnen en van een gemeentelijke regisseur omgevingsveiligheid.

Er is daarbij sprake van een proces, onder gemeentelijke (en daarmee interne) verantwoordelijkheid, met V(eiligheid) als uitgangspunt, daarna B(ereikbaarheid) en L(eefbaarheid) en dan C(ommunicatie) = het VBLC – adviesteam. Uit de interviews is gebleken dat het logisch is dat de ambtelijke eindverantwoordelijkheid bij het management van de afdeling Vergunnen ligt.

Het proces naar een VP begint in de meeste gevallen ook daar: er wordt een conceptaanvraag omgevingsvergunning ingediend of een melding gedaan, al dan niet (al) voorzien van een ingevulde risicomatrix. Na ontvangst aanvraag of melding wordt beoordeeld of de ingevulde risicomatrix akkoord is. Ontbreekt een risicomatrix dan wordt deze alsnog opgevraagd.

Op basis van de akkoord bevonden invulling van de risicomatrix wordt beoordeeld of een VP noodzakelijk is, en zo ja, in welke fase van het verdere proces dat moet zijn/worden aangeleverd en waaraan dat moet voldoen (zie onder punt 7.). Vanwege de voorkeur voor een zo integraal mogelijk VP wordt ook aangegeven in welke mate moet worden ingegaan op eventuele bereikbaarheidsaspecten (logistiek, laden en lossen, alternatieve routes) en leefbaarheidsaspecten (geluid, trillingshinder, stofoverlast, werktijden e.d.). Tot slot is ook (het wijzen op het adequaat) communiceren met de omgeving van groot belang.

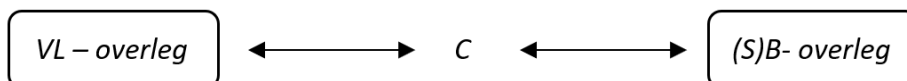


Model Den Haag

In Den Haag zijn bij een Veiligheidsplan 2 ambtelijke gremia betrokken. In de eerste plaats is sprake van een *Stedelijk Bereikbaarheids Overleg* (SBO) waarin de verkeersveiligheid, bereikbaarheid en onttrekking van wegen/openbare ruimte centraal staan (advisering over ontheffingen OR en verkeersbesluiten). Deelnemers daaraan zijn het stadsdeel(beheer), een verkeerskundige, de wegbeheerder, politie en vervoersbedrijven.

Daarnaast is er sprake van een *Omgevingsveiligheid Overleg*, dat adviseert over de inhoud van een VP m.b.t. de veiligheid van de directe omgeving (advisering in het kader van een omgevingsvergunning / melding). Deelnemers daaraan zijn onder meer de afdeling Vergunningen, Toezicht & Handhaving en de brandweer.

Deze structuur vergt een afzonderlijke afstemming om tot een integrale afweging te kunnen komen door de projectcoördinator.



Voorstel voor Enschede

Gelet op de huidige werkwijze, ook al is deze niet in alle opzichten perfect, wordt voorgesteld om daar aansluiting bij te zoeken en uit te gaan van een zo integraal mogelijk model van een VBL(C), zoals hiervoor omschreven en niet te kiezen voor het Haagse model.

9. Wie is primair binnen het intern ambtelijke proces verantwoordelijk?

Uit de gehouden interviews wordt duidelijk dat unaniem de afdeling Vergunnen als primair verantwoordelijke voor het proces van en de regie op een Veiligheidsplan wordt gezien. In het proces zijn op hoofdlijnen de volgende stappen te onderscheiden:

i. Beoordeling noodzaak ingevulde risicomatrix

Zowel bij de afdeling Vergunnen als het daaronder ressorterende Front Office GCC komen aanvragen en meldingen binnen die te maken hebben met omgevingsveiligheid. Het beoordelen of een bouw- of sloopplan of het willen plaatsen van objecten in de openbare ruimte (plaatsen van een hijskraan of

een container) vergezeld moet gaan van een risicomatrix vindt in eerste aanleg hier plaats. Dat is een taak van de toetsers van dergelijke plannen. En vervolgens of, en in welke fase, ook de noodzaak aanwezig is – op basis van de beoordeling van de ingevulde risicomatrix – voor het verzoeken om een VP. In deze fase zal er ook – indien dit al niet het geval is in de voorfase of bij een verzoek om informatie – contact moeten zijn met een aanvrager of melder over het verdere proces.

ii. Toetsing (kwaliteit) Veiligheidsplan

De lessen die in Den Haag zijn getrokken uit een aantal ongevallen is dat er aandacht moet zijn voor de kwetsbaarheid van de plantoetsers en de toezichthouders. Dat betekent dat adviezen voor een VP en het toetsen van de kwaliteit van een VP minimaal plaatsvindt met inachtneming van het 4-ogen-principe. Dat betekent betrokkenheid van zowel de afdeling Vergunnen als de afdeling Handhaven B&M, waarbij er specifiek voor moet worden gewaakt dat het niet de ‘gebieds’-toezichthouder is. Dus geen betrokkenheid bij advisering over of akkoord bevinden van VP door diegene die daarna primair verantwoordelijk zal zijn voor het toezicht op de uitvoering van een Veiligheidsplan.

iii. Advisering door VBLC – adviesteam

In dit stadium van toetsing van een VP wordt ook de VBLC adviesgroep nadrukkelijk bij het advies over de inhoud van een VP en de kwaliteit daarvan betrokken, onder voorzitterschap en regie van de regisseur omgevingsveiligheid. Het gaat expliciet om een advies van het VBLC-overleg aan het management van de afdeling Vergunnen, die (namens het bevoegde gezag) een integrale afweging maakt tussen de verschillende belangen.

iv. Goedkeuring Veiligheidsplan

Zoals eerder aangegeven is het goedkeuren of accorderen van een VP een verantwoordelijkheid van het management van de afdeling Vergunnen, niet van een toetser of een toezichthouder, ook niet van de regisseur omgevingsveiligheid. Het goedkeuren van een VP is bij uitsluiting een bevoegdheid van het afdelingshoofd Vergunnen of – bij afwezigheid - diens vervanger binnen met Management Team van het cluster Omgeving & Recht.

v. Toezicht op de naleving van het Veiligheidsplan

Tijdens de uitvoeringsfase van een bouw- en slooppject zal er ook sprake zijn toezicht op en mogelijk handhaving van de naleving van de in het VP opgenomen voorschriften en maatregelen. Dat brengt zich mee dat er sprake moet zijn van een goede overdracht van een geaccordeerd VP naar de afdeling die is belast met het toezicht en de handhaving, de afdeling Handhaven Bouwen & Milieu. In het werkproces binnen het cluster O&R moet hier expliciet aandacht voor zijn (met daarbij bijvoorbeeld de vraag of hiervoor wel of geen deelzaak moet worden aangemaakt). Dat geeft te meer aan dat ook de betrokkenheid van de afdeling HBM niet alleen wenselijk, maar ook noodzakelijk is in de keten van aanvraag tot realisatie.

Regisseur omgevingsveiligheid

De inzet van een coördinator of regisseur omgevingsveiligheid heeft - blijkt uit ervaringen in Den Haag - een positief effect. De functionaris fungeert als één-loket functie (coördineert vragen, meldingen en klachten, zet die uit bij de juiste organisaties/personen en zorgt er ook voor dat er een antwoord komt).

Hij is de voorzitter van het in te stellen **VBLC-adviesteam**, dat gevraagd en ongevraagd advies uitbrengt over zaken die betrekking hebben op de omgevingsveiligheid, in het bijzonder over het gevraagde VP. Het adviesteam vergadert structureel, in het begin wekelijks, aan de hand van een

duidelijke agenda. Daarbij draagt hij er zorg voor dat er snel, volledig en tijdig wordt teruggekoppeld naar en gecommuniceerd binnen de (ambtelijke) keten maar ook met de initiatiefnemer/opdrachtgever en omwonenden/ondernemers. Communicatie is van groot belang, ook al om de initiatiefnemers tijdig, en bij voorkeur vooraf, aan tafel te krijgen. Dat zou ook kunnen plaatsvinden in een bijeenkomst van het adviesteam, zoals ook nu bij het huidige BLVC-overleg gebruikelijk is. Het belang van informatie-uitwisseling met de initiatiefnemer in de voorfase wordt door iedere respondent als wezenlijk gezien. Dat geldt ook voor de informatie op de website van de gemeente.

Een goede communicatie met als positief resultaat dat de houding van de buurt ten opzichte van het project en de omgevingsveiligheid nageleefd wordt, de bouwhinder genormaliseerd blijft en de communicatie tussen opdrachtgever en gemeente enerzijds maar ook met de omwonenden / ondernemers anderszins goed verloopt is essentieel.

De gemeentelijke regisseur omgevingsveiligheid is het aanspreekpunt:

- Voor de medewerkers van de gemeentelijke organisatie en gemeentelijke stakeholders
- Voor de initiatiefnemer/ projecteigenaar/ontwikkelaar en diens coördinator omgevingsveiligheid (zie ook onder 11)
- Voor de omwonenden en ondernemers.

Voorstel voor Enschede

*De functie van **regisseur omgevingsveiligheid** wordt belegd binnen de afdeling Vergunnen, daar waar het afdelingshoofd als manager uiteindelijk verantwoordelijk is voor het vaststellen van (de inhoud van) een Veiligheidsplan. De rol van regisseur omgevingsveiligheid zal vooral in de beginfase wat meer tijd vergen, maar zal zich zeker terug verdienen. Het is aan te bevelen om 2 personen binnen de afdeling Vergunnen aan te wijzen als 'regisseur omgevingsveiligheid' in verband met de kwetsbaarheid van één dergelijke functionaris bij afwezigheid en ziekte. Een tweede argument is dat het – met name in de beginfase – zeer wenselijk is om voor deze functie een sparringmogelijkheid in de directe omgeving beschikbaar te hebben.*

10. Wat hebben we verder nodig om dit beleid te kunnen uitvoeren?

Door Sira Consulting BV is een lastenonderzoek gedaan naar deze wijziging, zowel voor de opdracht gevende partijen als voor de gemeenten. Daarbij is een onderscheid gemaakt in éénmalige kosten en in structurele kosten. De extra kosten voor de gemeente worden aangeduid als bestuurslasten.

In de huidige situatie is het beoordelen van de omgevingsveiligheid ook al een verantwoordelijkheid van het bevoegd gezag. De invulling hiervan verschilt echter per gemeente. Dit wordt nu geüniformeerd door het opnemen van de risicomatrix in de landelijke regelgeving. Of dit voor gemeenten een toename of afname van de tijd van de beoordeling van de omgevingsveiligheid geeft zal per situatie verschillen, dit is afhankelijk van de huidige invulling. Voor een gemeente als Den Haag (koploper op dit gebied) zal dat anders uitpakken dan voor een andere gemeente. Gelet op de huidige werkwijze – niet gestructureerd maar eerder op basis van een 'persoonlijke' inschatting van een medewerker – zal ook voor Enschede sprake zijn van een verzwaring van de bestuurlijke lasten.

Risicomatrix

Door Sira wordt ingeschat dat er over de gehele linie (bedrijven en burgers) 30 % van de aanvragen of meldingen moet worden ingediend op basis van invulling van de risicomatrix. Beoordeling van de ingediende matrix vergt gemiddeld 30 minuten. Dat betekent voor Enschede:

30 % aanvragen/meldingen: $499 * 0,5 \text{ uur} * 93 \text{ euro per uur} = 23.023 \text{ euro op jaarbasis } (**)$

Veiligheidsplan

Door de wijziging in de regelgeving en het hanteren van de risicomatrix wordt er een toename van het aantal veiligheidsplannen verwacht met 1 % naar 6 % van het aantal aanvragen/meldingen. De beoordeling van aantal veiligheidsplannen vraagt gemiddeld 5 uur en zorgt voor een toename van bestuurlijke lasten per jaar in Enschede:

6 % aanvragen/meldingen $106 * 5 \text{ uur} * 93 \text{ euro per uur} = 49.290 \text{ euro op jaarbasis } (*) (**)$

() In het rapport wordt alleen rekening gehouden met de toename: de gedachtegang daarbij is dat het een uitbreiding betreft van 'business as usual', waar gemeenten nu ook al (de bevoegdheid hebben om) veiligheidsplannen (te) vragen.*

*(**) Voor een nadere duiding van de structurele kosten wordt verwezen naar bijlage 4. De vraag is wel of het percentage van 30% (in te vullen risicomatrix) en 6 % (in te dienen VP'n) van zowel aanvragen omgevingsvergunning/sloopvergunning als meldingen sloop voor Enschede reëel is. Dat kan betekenen dat de aantallen van 499 RM en 106 VP op basis van feitelijke gegevens naar beneden kunnen worden bijgesteld. In dat opzicht is dan ook sprake van maximale kosten.*

Eénmalige kosten

Zoals gezegd zijn er ook éénmalige kosten. Medewerkers die zich bezig houden met bouw- en sloopactiviteiten dienen kennis te nemen van de wijziging en te bepalen op welke manier zij hun werkzaamheden moeten aanpassen. Hierbij wordt opgemerkt dat er in 2019 (al) een in company-cursus is georganiseerd voor ruim 20 medewerkers. Daarmee is niet gezegd dat iedereen die is of kan zijn betrokken bij beoordelen risicomatrix en veiligheidsplannen volledig op de hoogte is.

2^{de} in company-cursus BSV/vervolg $20 * 4 \text{ uur} * 93 \text{ euro per uur} = 7.440 \text{ euro}$

Na 2021, het jaar van implementatie, kunnen eventuele blijf- en opleidingskosten op dit gebied ten laste worden gebracht van het reguliere opleidingsbudget.

Gemeentelijke regisseur omgevingsveiligheid

In deze notitie is onder punt 9 het voorstel gedaan om een gemeentelijke regisseur (als functie) aan te wijzen. De uren die deze functionaris(sen) aan het beoordelen / monitoren van VP'en moet besteden worden nu deels door huidige medewerkers besteed. In die zin kan er ook sprake zijn van een verschuiving van werk/uren van medewerkers naar een regisseur omgevingsveiligheid.

Samengevat qua extra kosten:

Structurele (extra) kosten 72.313 euro maximaal

Eenmalige extra kosten 7.440 euro

11. Overige ontwikkelingen

(a) Wijziging Bouwbesluit 2012 en Besluit bouwwerken leefomgeving met coördinator omgevingsveiligheid

Per 1 juli 2020 is het Bouwbesluit en (ook) het Besluit bouwwerken leefomgeving (Bbl) op een aantal onderdelen gewijzigd. Het is de bedoeling om de laatstgenoemde wijziging tegelijk met de Omgevingswet (nu voorzien op 1 januari 2022) in werking te laten treden.

Eén van de wijzigingen in het huidige Bouwbesluit 2012 is het opnemen in artikel 8.2 van een lid dat regelt dat ‘bij bouw- en sloopplaatsen van een te bouwen of te slopen gebouw een veiligheidsafstand wordt vrijgehouden bepaald volgens paragraaf 6.2 van de Landelijke richtlijn Bouw- en sloopveiligheid, versie 1.2 augustus 2018’.

Een tweede wijziging betreft de verankering van de coördinator omgevingsveiligheid – aan te stellen door de opdrachtgever - in de regelgeving.

Om de veiligheid bij bouw- en sloopwerkzaamheden beter te borgen is vanaf 1 juli 2020 een coördinator omgevingsveiligheid opgenomen in de bouwregelgeving. Het is al geregeld dat de naam en contactgegevens van de persoon die de veiligheid op en rondom de bouwplaats coördineert in het veiligheidsplan moet worden opgenomen. In de wijziging van het Bouwbesluit en het Bbl wordt uitgebreider geregeld wanneer er bij projecten een coördinator moet zijn en wat de taken zijn.

Deze verplichting tot het aanstellen van een coördinator zal met name betrekking hebben op grote en risicovolle projecten. Bij een vergunningaanvraag of melding voor een bouw- of sloopactiviteit wordt het verplicht een risicomatrix, (eventueel) een veiligheidsplan en de contactgegevens van de coördinator omgevingsveiligheid in te dienen. Ook wordt de rol van een coördinator omgevingsveiligheid beschreven.

De taken van de (*private*) coördinator omgevingsveiligheid zijn:

- Het coördineren van maatregelen die worden getroffen ter voorkoming van letsel aan personen in de directe omgeving van het bouw- en sloopterrein en letsel aan personen die het bouw- en sloopterrein onbevoegd betreden.
- Het coördineren van maatregelen ter voorkoming van gevaar voor de veiligheid van naburig gelegen gebouwen, objecten en activiteiten.
- Het coördineren van maatregelen die gevolgen hebben voor de grondwaterstand.
- Het coördineren van maatregelen die geluidhinder, trillinghinder of stofhinder voorkomen.

(b) Wet kwaliteitsborging voor het bouwen

Als tegelijk met de Omgevingswet ook de Wet kwaliteitsborging voor het bouwen (Wkb) in werking treedt (op zijn vroegst op 1 januari 2022) zal in algemene zin de verantwoordelijkheid en de rol van de gemeente veranderen. Voor wat betreft de bouwtechnische component wordt de vergunninghouder verplicht een onafhankelijke kwaliteitsborger in te schakelen die tijdens de bouw toetst op conformiteit met de bouwtechnische voorschriften uit het Bouwbesluit en verklaart of de getoetste onderdelen aan de voorschriften voldoen. Dit wordt bij private partijen belegd. Het bouw- en woningtoezicht, zoals gemeenten dat nu uitvoeren, wordt een taak van marktpartijen. Er zal daardoor sprake zijn van een sterk verminderde betrokkenheid van de gemeentelijke constructeurs. Deze vervullen nu (nog) een rol bij de beoordeling van bouwplannen, maar ook bij complexe

sloopmeldingen in relatie tot de constructieve veiligheid voor de omgeving; hetzelfde geldt voor een bouwproject met heiwerkzaamheden in de bebouwde omgeving.

De gemeente blijft wel verantwoordelijk voor het toezicht op de omgevingsveiligheid en blijft het bevoegd gezag. De vergunninghouder legt inhoudelijk verantwoording af aan het bevoegd gezag. Dit doet hij door de risicobeoordeling voor de aanvang van de bouw en het dossier bevoegd gezag tijdens en bij de afronding van het bouwtraject. De risicobeoordeling kan door het bevoegd gezag worden gebruikt om zijn handhavende taak van waarnemen, beoordelen en interveniëren vooraf inhoud en richting te geven. Daaraan kan ook invulling worden gegeven door het 'eisen' van een daarop gebaseerd VP om de omgevingsveiligheid te borgen. Voor zijn handhavende taak kan het bevoegd gezag, als hij daarvoor in specifieke gevallen aanleiding ziet op basis van deze risicoanalyse en het bijbehorende borgingsplan maatwerk opleggen.

12. Een toolbox voor oplossingen

In de in bijlage 3 bijgevoegde toolbox worden oplossingen – vanuit de praktijk - aangereikt waaruit de opdrachtgever/initiatiefnemer bij het opstellen van een Veiligheidsplannen kan putten. De oplossingen zijn per categorie onderverdeeld zodat men de mogelijke oplossingen snel kan vinden. De in de toolbox geopperde oplossingen moeten gaandeweg nog verder worden uitgewerkt en uitgeschreven.

De categorieën die daarbij worden onderscheiden zijn:

1. Veiligheid (omgeving bouwplaats, verlichting, risico-inventarisatie, afscherming)
2. Bereikbaarheid (verkeersveiligheid, logistiek, laden en lossen)
3. Leefbaarheid (geluid, trilling, stof en vuil)
4. Communicatie (voorlichting, klachten en meldingen, betrekken omgeving)

Bijlagen

1. Beleidsregel BSV Enschede
2. Risicomatrix (landelijk model)
3. Toolbox met mogelijke maatregelen voor een Veiligheidsplan
4. Berekening structurele lasten implementatie LRBSV
5. Een concept stroomschema proces Risicomatrix en Veiligheidsplan (op hoofdlijnen)

Bijlage 1: Beleidsregel Bouw- en sloopveiligheid Enschede

Het college van burgemeester en wethouders van Enschede,

Overwegende dat:

- op grond van de Wabo, artikel 2.1 eerste lid onder a, het college bevoegd is tot het afgeven van omgevingsvergunningen voor bouwactiviteiten;
- op grond van artikel 1.26, eerste lid van het Bouwbesluit 2012 het verboden is om zonder of in afwijking van een sloopmelding te slopen indien daarbij asbest wordt verwijderd of de hoeveelheid sloopafval naar redelijke inschatting meer dan 10 m³ zal bedragen;
- het Bouwbesluit 2012 in afdeling 8.1 regelt dat de uitvoering van bouw- en sloopwerkzaamheden zodanig is dat voor de omgeving een onveilige situatie of voor de gezondheid of bruikbaarheid nadelige hinder zoveel mogelijk wordt voorkomen;
- het Bouwbesluit 2012 in artikel 8.2 onder meer regelt dat er bij het uitvoeren van bouw- en sloopwerkzaamheden maatregelen worden getroffen ter voorkoming van letsel van personen op een aangrenzend perceel of aangrenzende openbare weg en van personen die het bouwterrein onbevoegd betreden;
- het Bouwbesluit 2012 in artikel 8.7 regelt dat op aanwijzing van het bevoegd gezag deze maatregelen moeten zijn opgenomen in een veiligheidsplan;
- door de Vereniging Bouw- en Woningtoezicht Nederland in samenspraak met diverse partijen een Landelijke Richtlijn Bouw- en Sloopveiligheid is vastgesteld waarvan het onderdeel veiligheidsafstanden inmiddels ook is verwerkt in het Bouwbesluit 2012;
- het wenselijk is om in het belang van de omgevingsveiligheid de landelijke richtlijn over te nemen en daartoe als beleidsregel vast te stellen;

Gelet op afdeling 8.1 van het Bouwbesluit 2012 en artikel 4:81 van de Algemene wet bestuursrecht,

B E S L U I T:

vast te stellen de Beleidsregel Bouw- en sloopveiligheid Enschede 2020.

Artikel 1 Begripsbepalingen

In deze beleidsregel wordt verstaan onder:

Awb	Algemene wet bestuursrecht
Bouwbesluit	het Bouwbesluit 2012
college	het college van burgemeester en wethouders van Enschede
Wabo	Wet algemene bepalingen omgevingsrecht
Landelijke Richtlijn BSV	Landelijke Richtlijn Bouw- en Sloopveiligheid van de Vereniging van Bouw- en woningtoezicht, versie 1.2 van augustus 2018 en opvolgende versies.

Artikel 2 Landelijke Richtlijn BSV van toepassing

Het college toets aanvragen omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen/slopen en sloopmeldingen evenals de uitvoering daarvan conform de Landelijke Richtlijn BSV.

Artikel 3 Inwerkingtreding

Deze beleidsregel treedt in werking met ingang van de dag na bekendmaking.

Artikel 4 Citeertitel

Deze beleidsregel wordt aangehaald als 'Beleidsregel Bouw- en Sloopveiligheid Enschede 2020'.

Aldus vastgesteld op xx – xx – 2020,

Burgemeester en wethouders van Enschede,

De secretaris, de burgemeester,

.....

Bijlage 2: Risicomatrix conform de Landelijke Richtlijn Bouw- en sloopveiligheid



Risicomatrix
inclusief toelichting

Bijlage 3: Toolbox voor mogelijke maatregelen in een Veiligheidsplan

VEILIGHEID

Risico Inventarisatie Omgeving	Openingen in schuttingen	Omvang van de bouwplaats
Openingen in schuttingen	Bouwveiligheidszone	Hijszones
		Hijsgebied
Plaatsen containers als afscheiding	Vergroting beschikbaar bouwterrein	
Open ruimte om de bouwplaats	Keuze bouwmethodiek	Openingen in schuttingen
Faseren bouwvolume	Gebruik springmat	Logistieke ontsluiting
Valconstructies	Verlichtingsplan	Positie grondkabels en leidingen bepalen

BEREIKBAARHEID

Verkeersplan	Alternatieve transportmiddelen	Bevoorrading vanuit centraal depot
Inventarisatie open locaties t.b.v. op- en overslag bouwmaterialen		
P op bouwterrein of P-garage	Pendeldienst voor bouw personeel	Inzet verkeersregelaars
Zwaardere belaste wegen aanpassen (verkeerslichten afstellen)		Alternatieve routes
Duidelijke bewegwijzering bouwverkeer	Voorkeur routes via TomTom	
Gemeentelijke werkzaamheden op bouwverkeer	Afstemming meerdere werken in de stad	
Grondkabels en leidingen vooraf omleggen	Intensief maar kort bouwen	

LEEFBAARHEID

Nachtwerken uitsluiten/beperken	(Continue) geluidregistratie	Lichte bovenbouw
Geen lawaai 's-ochtends vroeg	Heiwerk service Prefab bouw pakketten, Lego systeem	
Gebouw opvijzelen	Buitenschil snel dichtzetten	Dak- en wand methode
Leidingen drukken, nagels induwen of schroeven	Gevels omwonenden (tijdelijk) isoleren	
Geluidarm materieel (geen gebruik aggregaten)	Overstemmen met minder hinderlijk geluid	
Funderingspalen drukken, boren, spuiten	Heiverbod voor bepaalde gebieden	
Damwanden met dubbele frequentie	Diepwanden i.p.v. damwanden	
Aan beide kanten bemalen	Dagelijks reinigen	Nathouden/ watergordijn
Schoren, afstempelen aangrenzende gebouwen	Extra palen aan de zettingskant	
Schoonmaakinstallatie bij uitrijden	Toezicht op afsluiting laadbakken	
Stofafzuiging bij de bron	Afscherming met dichte schotten en zeilen	

COMMUNICATIE

Apart informatiecentrum	Website	Projectinformatie op sites van wijken/stadsdelen
Gebruik van Twitter en Facebook	Apart klachtenmeldpunt	Open en duidelijk informatie
Omgeving tijdig informeren (vergelijk van A naar Beter)		
Snel en adequaat reageren op klachten	Persoonlijke aandacht, bezoek aan huis	
Eerlijk zijn wat niet kan	Coördinator omgevingsveiligheid aanstellen	Bewonersbegeleiding
Omgeving betrekken bij bouwwerk	Kijkmogelijkheden creëren	
Activiteiten, rondleidingen op de bouwplaats	Bouwplaats aantrekkelijk maken	
Bewoners laten meedenken bij bepaalde werkzaamheden		
Niet bouwen voordat bewoners geïnformeerd zijn	Partijen met elkaar oplossingen laten bedenken	

Bijlage 4: Berekening structurele lasten bij implementatie LRBSV

Aanvragen omgevingsvergunning bouwen en slopen en veiligheidsplannen

Aantal aanvragen omgevingsvergunning bouwen

2018: 625

2019: 561

2020: 314 (juni 2020)

Aantal aanvragen sloopvergunningen:

2018: 12

2019: 13

2020: 13 (juni 2020)

Aantal aanvragen sloopmeldingen:

2018: 1143

2019: 1002

2020: 454 (juni 2020)

Aanvragen plaatsen voorwerpen in de openbare ruimte (ontheffing OR):

2018: 264

2019: 263

2020: 115 (juni 2020)

(NB Voor zo ver hier van belang worden deze ontheffingen OR in grote meerderheid aangevraagd in samenhang met een bouw- en/of sloopaanvraag).

Bij een gefaseerde invoering met prioriteit binnenstedelijk t.o.v. buitenstedelijk

Aantal bouwvergunningen binnenstedelijk /buitenstedelijk?

Dit is mogelijk om te genereren. Maar helaas niet geheel automatisch. Er is wel een overzicht van alle aanvragen bouwvergunning op straatnaam. Alleen die moeten dan nog handmatig gekoppeld worden aan binnenstedelijk/ buitenstedelijk. Hetzelfde geldt voor de sloopvergunningen en -meldingen.

Omgevingsvergunningen bouwen > 1.000.000 euro

Jaar	Wonen	Bedrijven	Publiek	Categorie
2018	14	7	4	III
2019	10	8	2	III
2020 (juni 2020)	9	4	2	III

Berekening (extra) structurele bestuurslasten bij volledige implementatie LRBSV in Enschede:

Op basis van de door Sira Consulting gehanteerde kengetallen in het onder punt 10 genoemde lastenonderzoek (nota Implementatie LRBSV) ziet dit er voor Enschede globaal als volgt uit:

Vergunning/melding	Gemiddeld aantal per jaar	30 % risicomatrix invullen	6 % indienen Veiligheidsplan
Vergunning bouwen	600	180	36
Vergunning slopen	13	4	1
Sloopmeldingen (*)	1050	315	69

(*) Hier rijst wel de vraag of je voor sloopmeldingen – gelet op het grote aantal in relatie tot sloopvergunningen – wel kunt uitgaan van de noodzaak van een risicomatrix in 30 % van deze meldingen en in 6 % ervan een VP! Vooralsnog worden deze – vanwege het ontbreken van ‘harde’ gegevens hierover - wel in de berekening van de bestuurslasten meegenomen. Tegelijkertijd is het reëel om te veronderstellen dat het daadwerkelijke aantal in te dienen risicomatrixen en het aantal VP’n t.a.v. de categorie sloopmeldingen lager zal zijn.

Dit leidt – op basis van de gegevens over 2018 en 2019 – volgens SIRA Consulting voor Enschede tot de volgende structurele lasten voor de beoordeling van veiligheidsplannen:

499 (*) risicomatrix * 0,5 uur * 93 euro per uur **23.203 euro (maximaal)**

106(*) veiligheidsplannen * 5 uur * 93 euro per uur **49.290 euro (maximaal)**

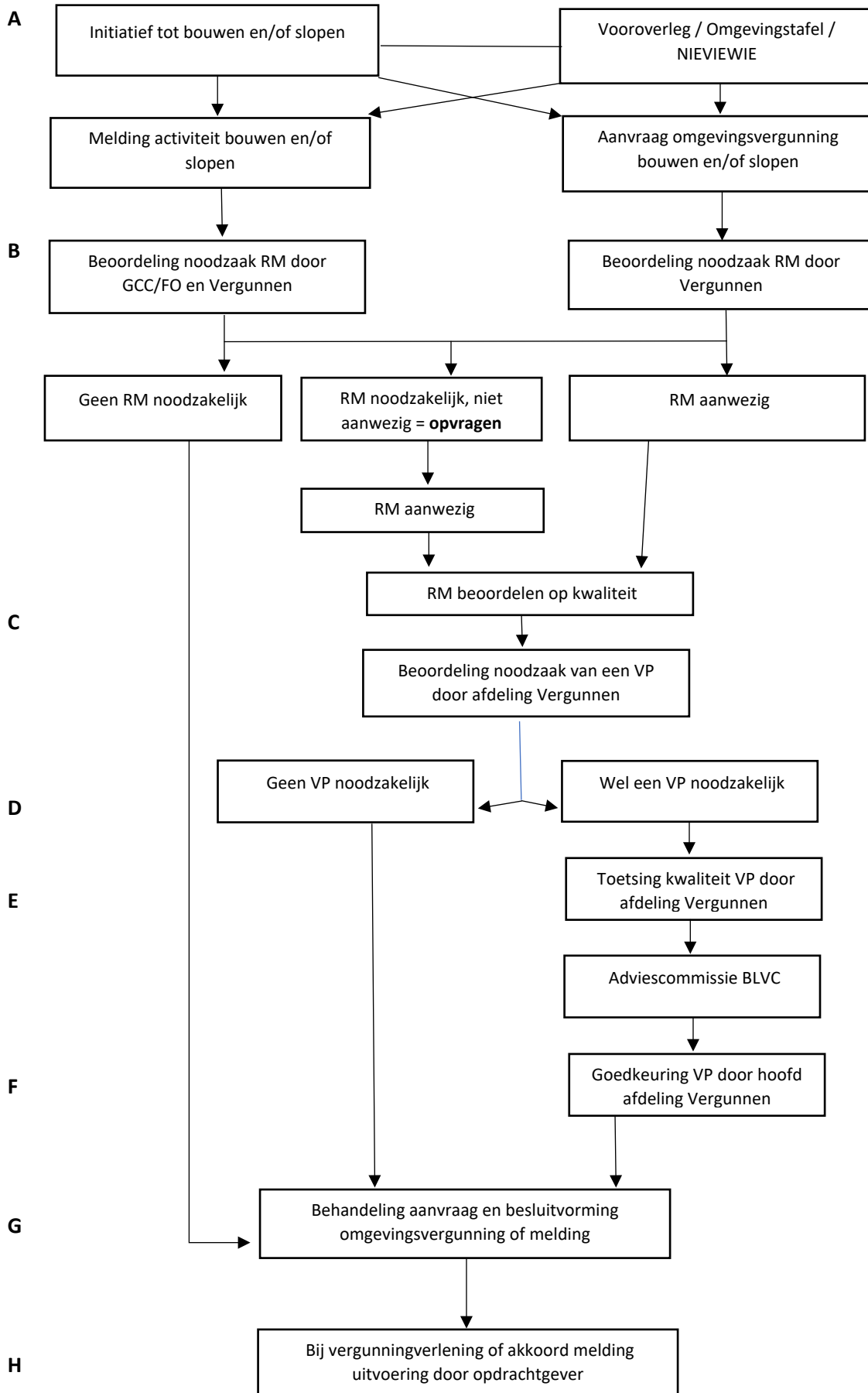
72.313 euro (maximaal)

In personele zin: 106 * 5 uur per VP 530 uur

499 * 0,5 uur per Risicomatrix 250 uur , in totaal 780 uur = **0,6 fte/jaar**

Het ligt in de rede om deze structurele kosten ten laste brengen van de legesopbrengsten voor het verlenen van vergunningen bouwen en slopen, aangezien deze kosten een regulier onderdeel zijn/worden van het proces van vergunningverlening.

Stroomschema risicomatrix en veiligheidsplan (op hoofdlijnen)



Fasen in het stroomschema

A. Initiatieffase

Aandacht voor omgevingsveiligheid en wel of geen noodzaak van een RM. Betrokkenheid van de regisseur omgevingsveiligheid gemeente

B. Beoordeling (noodzaak) van een Risicomatrix

Beoordeling door GGC/FO en/of afdeling Vergunnen of de voorgenomen activiteit aanleiding is voor het vragen van RM

C. Toetsing van een ingediende Risicomatrix

Beoordeling van de ingediende RM op volledigheid en inschatting van de risico's= toetsing kwaliteit RM, door afdeling Vergunnen

D. Beoordeling noodzaak van een Veiligheidsplan

In deze fase wordt naast de noodzaak van een VP (op basis van de RM) door de afdeling Vergunnen tevens beoordeelt in welke fase van de procedure een VP wordt vereist:

1. Uitwerking VP na vergunningverlening / akkoordbevinding met kwaliteit en inhoud
2. Uitwerking op hoofdlijnen tijdens aanvraag en 'in detail' na vergunningverlening / akkoordbevinding
3. Voorafgaand aan / tegelijk met de aanvraag omgevingsvergunning of melding, als indieningsvereiste bij de aanvraag.

E. Toetsing van een ingediend Veiligheidsplan

Het VP wordt om advies voorgelegd aan de adviescommissie VBLC: samengesteld uit de regisseur omgevingsveiligheid (vz), Vergunnen, Handhaven B*M, Handhaven OR, GCC/FO, brandweer, politie, SDM, Stadsdeelbeheer, mobiliteitscoördinator, communicatie, overige externe partijen (= agendagestuurde samenstelling).

F. Goedkeuring van een Veiligheidsplan

Het VP wordt door het hoofd afdeling Vergunnen goedgekeurd. Bij afwijking advies VBLC moet dit worden gemotiveerd (in het kader van belangenafweging).

G. Besluitvormingsfase op aanvraag vergunning of melding

Besluitvorming op basis van het geldende Mandaatbesluit.

H. Uitvoeringsfase van een bouw of sloop

Toezicht & Handhaving door de toezichthouders van de afdelingen HB&M en OR, met betrokkenheid regisseur omgevingsveiligheid (als liason naar de opdrachtgever).