

Hare excellentie mevrouw drs. K. Ollongren
Ministerie van BZK
Postbus 20011
2500 EA Den Haag

Afschrift:
Zijne excellentie mijnheer mr. F. Grapperhaus
Ministerie van Justitie en Veiligheid
Postbus 20301
2500 EH Den Haag

Onderzoeksraad voor Veiligheid
De heer Ir. J.R.V.A. Dijsselbloem
Postbus 95404
2509 CK Den Haag

Datum
3 november 2021

Betreft
Reactie op het rapport 'Verborgen gebreken? – Lessen uit de instorting van het dak van het AZ-stadion'.

Hooggeachte mevrouw,

Op 25 november 2020 heeft de Onderzoeksraad voor Veiligheid het rapport 'Verborgen gebreken? - Lessen uit de instorting van het dak van het AZ-stadion' gepubliceerd. In dit rapport zijn er aanbevelingen gericht aan vijf partijen in het TOPoverleg Veiligheid: Koninklijke Bouwend Nederland, Het Opdrachtgeversforum in de bouw, VNconstructeurs, de Governance Code Veiligheid in de Bouw en Koninklijke NLingenieurs. De OvV heeft genoemde partijen gevraagd binnen een jaar te reageren op de aanbevelingen. Met deze brief informeren wij u over de ingezette acties en voorgenomen vervolgstappen.

Naar aanleiding van de instorting van het parkeergebouw bij Eindhoven Airport heeft de Onderzoeksraad in 2018 aanbevelingen gedaan aan de hierboven benoemde partijen om gezamenlijk hun verantwoordelijkheid te nemen voor het verbeteren van de constructieve veiligheid in het ontwerp- en bouwproces. Dit heeft in 2019 geleid tot een gezamenlijk actieplan, dat u is aangeboden op 17 oktober 2019 (bijlage 1), dat structureel de veiligheid van de bouwsector moet vergroten. Doel van dit actieplan is uiteindelijk: geen ongevallen met ernstige gevolgen en geen onveilige bouwwerken meer. De recente gebeurtenis in het Goffertstadion benadrukt voor ons het belang van dit actieplan.

In het actieplan vatten wij het begrip ‘veiligheid’ integraal op. Wij verstaan onder veiligheid uitdrukkelijk de aandachtsgebieden:

- Bouwwerkveiligheid (de veiligheid van het bouwwerk zelf, inclusief de benodigde tijdelijke constructies);
- Omgevingsveiligheid (de (mogelijke) impact op de omgeving);
- Bouwplaatsveiligheid (Arbo).

Daarbij gaat het om alle fasen van een bouwwerk, van initiatief en realisatie tot en met gebruik en sloop.

Veiligheid is de gezamenlijke verantwoordelijkheid van opdrachtgevers en opdrachtnemers in de gehele ontwerp-, bouw-, en technieksector (OBT-sector). In het bestaande actieplan geven wij gezamenlijk aan drie punten prioriteit voor het structureel versterken van en de aandacht voor veiligheid in de OBT-sector¹:

- 1 Regie op veiligheid in het bouwproces.
- 2 Borgen van de constructieve veiligheid.
- 3 Het verinnerlijken van het lerend vermogen.

Wij zijn de uitvoering van het actieplan van het TOPoverleg Veiligheid gestart met 11 leerprojecten. De ervaringen en resultaten die worden opgedaan in deze eerste ronde worden vanaf het eerste kwartaal 2022 gedeeld met de OBT-sector. Het aanpassen van bestaand instrumentarium, richtlijnen voor constructieve veiligheid en paritaire overeenkomsten vergt afstemming en coördinatie met de daarvoor verantwoordelijke partijen. Dit proces is inmiddels in gang gezet.

In het rapport ‘Verborgene gebreken? - Lessen uit de instorting van het dak van het AZ-stadion’ richt de Onderzoeksraad zich tot u met het verzoek om onder meer te komen tot een richtlijn voor periodieke beoordeling van de constructie van gebouwen. In de aanbevelingen vraagt de Onderzoeksraad u ook expliciet om aandacht voor de beheerfase van het gebouw waarin de eigenaar een belangrijke rol speelt.

U heeft besloten om de periodieke beoordeling in gang te zetten met een wijziging hiertoe van het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (BBL) en met het maken van een nieuwe Nederlands Technische Afspraak (NTA) voor de wijze waarop deze moet worden uitgevoerd. Deze NTA zal worden aangewezen in het BBL. Deze ontwikkeling ondersteunen wij actief door deelname aan de werkgroep hiervoor.

De kwaliteitscontrole tijdens de ontwerp- en realisatiefase van het bouwwerk voor wat betreft constructieve veiligheid maakt al onderdeel uit van de voorgenomen aanpak, zoals hierboven onder punt 2 ‘borging van constructieve veiligheid’ beschreven. In het kader van het actieplan zullen wij waar opportuun in deze aanpak meer aandacht geven aan de beheerfase en de rol van de eigenaar in deze aanpak.

¹ De uitwerking van deze drie punten maakt onderdeel uit van bijlage 1.

Daarnaast roept de Onderzoeksraad in het rapport de partijen op om de lessen uit de instorting van het AZ-stadion mee te nemen in het bestaande actieplan. De aanbevelingen met betrekking tot de kwaliteitscontrole, het leveren van een bouwdoossier bij oplevering en een systematiek om incidenten te registreren zien wij dan ook als een waardevolle aanvulling op de aanbevelingen die zijn gedaan in 2019.

De aanpak zoals beschreven in de drie punten van het actieplan, breiden wij dan ook graag uit met drie maatregelen, te weten:

- a Onder kwaliteitscontrole tijdens de beheerfase verstaan wij zowel de periodieke inspectie, als de controle op (ontwerp en uitvoering van) de onderhouds- en/of reparatiewerkzaamheden zelf. De periodieke inspectie zal worden beschreven in de NTA. Het (doen) uitvoeren daarvan zullen wij opnemen in 'regie op veiligheid'. De (coördinerend) constructeur zal aanwijzingen hiervoor aanleveren ten behoeve van het Bouwdoossier. De controle op de werkzaamheden zelf is reeds onderdeel van de bestaande aanpak: de coördinerend constructeur toetst het aangeleverde ontwerp, de detailuitwerking door deelconstructeurs en is betrokken bij het toezicht op de realisatie. Hij krijgt daarvoor resultaatverantwoordelijkheid.
- b Het (laten) samenstellen en bij oplevering verstrekken aan de eigenaar/beheerder van het bouwdoossier, zoals deze zal worden opgenomen in het BBL voor zover het gaat om constructieve veiligheid, maakt al onderdeel uit van 'regie op veiligheid'. Hierbij sturen wij aan op een actieve overdracht van het dossier gericht op de ontvanger, met specifieke aandacht voor risico's en onderhoud.
- c Een voorstel voor het realiseren van een systeem voor registratie en analyse wordt deels geborgd in 'het verinnerlijken van het lerend vermogen'. Als eerste stap daartoe is dit jaar een onderzoek gestart naar de verschillende registratiestructuren van incidenten binnen de brede OBT-sector en aanverwante sectoren. Doel van het onderzoek is te beoordelen of een bestaand systeem kan worden gebruikt, eventueel door dit verder uit te bouwen, of dat een nieuw systeem nodig is. Uit dit onderzoek zal ook blijken of, en zo ja welke, bestaande nationale/internationale partijen hierbij een rol kunnen spelen. Nadat het onderzoek is afgerond, zullen wij een concreet voorstel uitwerken voor een registratiesysteem dat we in de hele OBT-sector willen implementeren.

Wij zijn ons voortdurend en ten volle bewust dat bij het vervolgtraject regie, coördinatie en evaluatie nodig is op de uitvoering van de hierboven gepresenteerde voorstellen. Wij vinden het belangrijk om dat ook actief te borgen. Om die reden zullen wij de in 2019 gestarte samenwerking voortzetten en zo de volgende stappen zetten in de implementatie van het actieplan. Hoewel wij niet alle relevante spelers in de bouw- en vastgoedsector - zoals vastgoedontwikkelaars en zakelijke private eigenaren - vertegenwoordigen, zijn wij er van overtuigd dat door deze extra maatregelen de veiligheid in de OBT-sector verder zal toenemen.

Hoogachtend,

Namens het Opdrachtgeversforum in de bouw,



A. Rietstra
COO ProRail

Namens Koninklijke Bouwend Nederland,



Drs. M.J.M. Verhagen
Voorzitter

Namens de CEO-Kopgroep van de
Governance Code Veiligheid in de Bouw,



Drs. R. Mol
Directeur Transacties & Projecten
Rijksvastgoedbedrijf

Namens VNconstructeurs,



Ir. H.W.J.A. van den Broek
Voorzitter Bestuur

Namens Koninklijke NLingenieurs,



Ir. ing. C.P.M. Moonen
Voorzitter van het Bestuur



Hare excellentie mevrouw drs. K. Ollongren
Ministerie van BZK
Postbus 20011
2500 EA Den Haag

Afschrift:
Zijne excellentie mijnheer mr. F. Grapperhaus
Ministerie van Justitie en Veiligheid
Postbus 20301
2500 EH Den Haag

Onderzoeksraad voor Veiligheid
De heer Ir. J.R.V.A. Dijsselbloem
Postbus 95404
2509 CK Den Haag

Onderzoeksraad voor Veiligheid
Mevrouw Prof. dr. ir. M. van Asselt
Postbus 95404
2509 CK Den Haag

Datum
17 oktober 2019

Betreft
Reactie rapport 'Bouwen aan constructieve veiligheid; lessen uit instorting parkeergebouw Eindhoven'.

Hooggeachte mevrouw,

Op 18 oktober 2018 heeft de Onderzoeksraad voor Veiligheid het rapport 'Bouwen aan constructieve veiligheid; lessen uit instorting parkeergebouw Eindhoven Airport' overhandigd aan de voorzitters van Bouwend Nederland, het Opdrachtgeversforum in de bouw, VNconstructeurs en de Governance Code Veiligheid in de Bouw (GCVIDB). In dit rapport is ervoor gekozen om de aanbevelingen te richten aan deze partijen, omdat die vanuit een verbindende en aanjagende rol partijen in de bouwsector kunnen bewegen tot verandering. De OvV heeft genoemde partijen gevraagd binnen een jaar te reageren op de aanbevelingen. Met deze brief informeren wij u over de ingezette acties.

In het rapport wordt gesteld dat het cruciaal is dat de aanbevelingen sectorbreed worden opgepakt. De aangeschreven partijen hebben dan ook besloten om in gezamenlijkheid te reageren en hebben de afgelopen periode gebruikt om de lessen uit het rapport te delen. Koninklijke NLI ingenieurs, de vereniging voor ingenieursbureaus, heeft zich aangesloten bij de aangeschreven partijen omdat de aangesloten ingenieursbureaus als ontwerpers, toetsers en constructeurs een cruciale rol hebben bij het borgen van veiligheid in het ontwerp en in de overdracht tussen de projectfasen.

Gezamenlijk hebben wij een actieplan ontwikkeld dat structureel de veiligheid in de breedte van de bouwsector zal vergroten. Bij het tot stand komen van dit actieplan is een brede vertegenwoordiging van de sector uitgebreid en herhaaldelijk geconsulteerd en is draagvlak voor de voorstellen verkregen. Wij vatten daarbij het begrip 'veiligheid' integraal op. Wij verstaan in onze reactie onder veiligheid uitdrukkelijk de aandachtsgebieden:

- Bouwwerkveiligheid (de veiligheid van het bouwwerk zelf, inclusief de benodigde tijdelijke constructies);
- Omgevingsveiligheid (de (mogelijke) impact op de omgeving);
- Bouwplaatsveiligheid (Arbo).

Daarbij gaat het om deze vormen van veiligheid in alle fasen van een project, van initiatief tot en met sloop.

Als ondertekenaars zijn wij intrinsiek gemotiveerd om af te rekenen met de uitspraak dat er in de bouwsector nu eenmaal ongelukken kunnen gebeuren. Wij zetten ons persoonlijk maximaal in om van dit imago af te komen en om de verantwoordelijkheid voor veiligheid bij bouwprojecten te verduidelijken en leerervaringen te delen met als doel: geen onveilige bouwwerken of instortingen en geen dodelijke ongevallen of ongevallen met ernstig letsel. Om dat te bereiken is het van belang dat alle partijen zélf de verantwoordelijkheid nemen om de eigen werkprocessen zo veilig mogelijk in te richten. We zijn ons ervan bewust dat er verschillen zijn tussen de betrokken partijen: het gaat ons erom dat we allemaal daadwerkelijk een stap gaan zetten.

Gezamenlijk geven wij aan drie punten prioriteit bij het structureel versterken van en de aandacht voor veiligheid in de breedte van de bouwsector. We vatten deze drie voorstellen hieronder beknopt samen. In de bijlagen gaan we nader op onze voorstellen en de uitvoering daarvan in.

- 1 **Regie op veiligheid in het bouwproces (zie bijlage 1).** Hieronder verstaan wij het invoeren van een integrale benadering van bouwwerk-, bouwplaats- en omgevingsveiligheid: vanaf het initiatief van het bouwproject tot en met het gebruiken en onderhouden ervan. Deze regie moet duidelijk en zichtbaar zijn gewaarborgd en vastgelegd in contracten. De veiligheidsregie wordt geborgd middels het expliciet beleggen van de regierol bij de opdrachtgever (de regievoerder). De regievoerder ziet er in het proces op toe dat alle verantwoordelijken op het vlak van veiligheid hun verantwoordelijkheid nemen en ernaar handelen. Daarbij zijn de bestaande wettelijke kaders voor de verantwoordelijkheidsverdeling uitgangspunt en wordt er geen nieuwe wettelijke rol voorgesteld. De regievoerder heeft te allen tijde het mandaat om, in overleg en gemotiveerd, bij een (mogelijk) onveilige situatie in te grijpen in het bouwproces.
- 2 **Borgen van de constructieve veiligheid (zie bijlage 2).** Hieronder verstaan wij het borgen dat het bouwwerk als geheel voldoet aan de eisen van constructieve veiligheid, zowel in de bouw- als in de gebruiksfase.

Uitgangspunten zijn:

- We maken een veilige constructie;
- Er is in iedere fase slechts één constructeur eindverantwoordelijk voor de constructieve veiligheid: de coördinerend constructeur;

- We streven naar zo min mogelijk wisselingen van deze verantwoordelijkheid gedurende het proces.

De taken en verantwoordelijkheden van de coördinerend constructeur worden versterkt en uitgebreid: hij wordt eindverantwoordelijk en eerste aanspreekpunt voor het constructieve eindresultaat. Afhankelijk van de gevolgklassen van een bouwwerk stellen we eisen aan de kennis en competenties van de coördinerend constructeur, aan de organisatie en de werkprocessen. Opdrachtgevers dienen gekwalificeerde constructeurs in te schakelen.

- 3 Het verinnerlijken van het lerend vermogen (zie bijlage 3).** Hieronder verstaan wij een permanente en systematische inzet om de veiligheid(scultuur) in de bouw te verbeteren. Hier wordt uitvoering aan gegeven door te focussen op het 1e lijns-leren op project- en organisatieniveau en het 2e lijns-leren op sectorniveau. Om op project en organisatieniveau de beoogde cultuurverandering in gang te zetten en onvolkomenheden en misstanden bespreekbaar te maken, wordt er een veilige en open cultuur gecreëerd. Hiervoor is leiderschap en voorbeeldgedrag vanuit de top en in de lijn van de organisatie nodig. Het leren op sectorniveau wordt vormgegeven door het structureel en op regelmatige basis 'ophalen' van *best practices* en het delen van veiligheidskennis, -bevindingen en -ervaringen.

We starten op korte termijn met leerprojecten waarbij de voorstellen actief ingevoerd, gemonitord en geëvalueerd worden. Vervolgens kijken wij al lerend welke vastlegging in bestaande systemen, regels of wetgeving dan nog nuttig dan wel noodzakelijk is.

Daarnaast kiezen wij voor het versterken en versnellen wat er al is. De afgelopen jaren zijn er door verschillende partijen al een aantal belangrijke stappen gezet om de veiligheid in de bouw te verbeteren. Voorbeelden hiervan zijn de Generieke Poortinstructie, het gebruik van de Veiligheidsladder in aanbestedingen, een Uniforme Meld App, de landelijke 'Bewust Veilig Dag', de 'Life Saving Rules Bouw en Infra', het kennisprogramma breedplaatvloeren en diverse informatiebijeenkomsten en werkconferenties.

Wij vertrouwen erop dat de door ons hiervoor beschreven voorstellen zorgdragen voor een betere risicobeheersing in de bouwsector. Geen van de aangeschreven partijen kan er helemaal garant voor staan dat elk van de leden of alle deelnemers de maatregelen uit de voorstellen zullen oppakken. Deze brief is echter opgesteld met een aantal belangrijke representanten uit onze achterban. Deze representanten hebben uitgesproken de maatregelen te gaan implementeren in hun eigen organisaties en de kennis die zij daarbij in pilotprojecten/leerprojecten opdoen te delen. Door de aanpak van de maatregelen te uniformeren en te standaardiseren en deze vervolgens privaatrechtelijk vast te leggen in modellen en systemen willen zij niet alleen toewerken naar een verandering intern, maar ook een voorbeeldrol naar buiten vervullen en zorgen voor een olievlekwerking. De eigen verantwoordelijkheid die partijen daarvoor voelen is in onze ogen de beste garantie dat het doel, geen ongevallen met ernstige gevolgen en geen onveilige bouwwerken, behaald wordt.

Onder andere de volgende organisaties hebben aangegeven in ieder geval te willen starten met leerprojecten: ABT, Arcadis, Ballast Nedam, BAM, De Alliantie, Dura Vermeer, Heijmans, Hoogheemraadschap Hollands Noorder Kwartier, Mitros, Pieters Bouwtechniek, ProRail, Rijksvastgoedbedrijf, Rijkswaterstaat, Royal Haskoning DHV, TBI, Strukton, Van den Herik, VolkerWessels en Witteveen+Bos.

De afgelopen maanden hebben de door de OvV aangeschreven partijen zich op bestuurlijk en directieniveau verenigd in het TOPoverleg Veiligheid. Alle betrokken partijen zijn zich ervan bewust dat bij het vervolgtraject ook regie, coördinatie en evaluatie nodig is op de uitvoering van de hierboven gepresenteerde voorstellen. De komende periode zal daarom onder aansturing van een door dit TOPoverleg Veiligheid ingestelde stuurgroep een implementatieplan worden opgesteld. Ook zullen andere partijen uit de bouwkolom worden meegenomen op de ingeslagen weg om de gestelde ambities te kunnen bereiken. In het eerste kwartaal volgend jaar informeren wij u hoe de implementatie en de governance daaromtrent vorm krijgt.

Wij denken dat het invoeren van een systematische aanpak rond regie op veiligheid, de versterking van de rol van de coördinerend constructeur en het verinnerlijken van het lerend vermogen een doorbraak in de bouwsector betekent. Het vormt een omslag in denken en doen die essentieel is om tot een veiliger bouwsector te komen. We zijn ervan overtuigd dat een stapsgewijze aanpak de inbedding in de sector zal bevorderen.

Hoogachtend,

Namens de CEO-Kopgroep van de
Governance Code Veiligheid in de Bouw,



Mr. Drs. A.W.H. Bertram
Directeur-Generaal Rijksvastgoedbedrijf

Namens het Opdrachtgeversforum
in de bouw,



A. Rietstra
Directeur Projecten ProRail

Namens Bouwend Nederland,



Drs. M.J.M. Verhagen
Voorzitter Dagelijks Bestuur

Namens VNconstructeurs,



Ir. P. Rijpstra
Voorzitter Dagelijks Bestuur

Namens Koninklijke NLingenieurs,



Ir. ing. C.P.M. Moonen
Voorzitter van het Bestuur

BIJLAGEN:

- | | |
|---|-------------|
| 1 Samenvatting Regie op veiligheid in het bouwproces | (pagina 6) |
| 2 Samenvatting Borgen van de constructieve veiligheid | (pagina 9) |
| 3 Samenvatting Het verinnerlijken van het lerend vermogen | (pagina 11) |

Bijlage 1: samenvatting 'regie op veiligheid'.

Essentie

Het versterken van de regie op veiligheid zien wij als een essentiële stap in het realiseren van een meer veiligheidsbewuste bouwsector. Het versterken van de regie op veiligheid betekent dat alle betrokken partijen hun verantwoordelijkheid nemen, veiligheid aantoonbaar meer centraal stellen in hun handelen, zorgen dat het veiligheidsbewustzijn toeneemt in hun organisaties en in alle projecten en bouw gerelateerde activiteiten daarop aanspreekbaar zijn.

Ze zien 'safety first' als uitgangspunt voor hun eigen handelen en accepteren dat er vanuit veiligheidsperspectief gehandeld wordt in de projecten en activiteiten waarbij zij betrokken zijn. Veiligheid wordt daarbij altijd integraal, dat wil zeggen de combinatie van bouwwerkveiligheid, bouwplaatsveiligheid en omgevingsveiligheid, beschouwd.

In een gezamenlijk handelingskader formuleren opdrachtgevers en opdrachtnemers hoe zij de regierol in zullen vullen:

Opdrachtgever benoemt *Safety Officer* en regievoerder per project

De opdrachtgever als initiatiefnemer tot bouwprojecten en eigenaar van bouwwerken vult zowel op organisatieniveau (*Safety Officer*) als op projectniveau (regievoerder) expliciet de rol van regievoering in.

- De *Safety Officer* heeft de taak om de aandacht voor veiligheid van bouwwerk(en) en bouwprocessen te bewaken, rondom veiligheidsissues te adviseren en het lerend vermogen te bevorderen. Hij of zij ziet erop toe dat in alle bouw gerelateerde processen veiligheid passende aandacht krijgt in de organisatie in het algemeen en in project- en onderhoudsteams in het bijzonder. Deze verantwoordelijkheid krijgt binnen organisaties een eigen escalatiemechanisme naast het projectescalatiemechanisme.
- Ieder project kent een *regievoerder veiligheid* die de taak heeft om de aandacht voor veiligheid van bouwwerk en bouwprocessen te bewaken en die het mandaat heeft om bij onveilige situaties, in overleg en gemotiveerd, in te grijpen ('rode knop'). Dit mandaat overrulet het mandaat van de betrokken project- of procesmanagers. De rol van regievoerder wordt gedurende alle fasen van het bouwproces door de opdrachtgevende organisatie belegd en geborgd. De rol van regievoerder kan in sommige fasen overdraagbaar zijn, mits juridisch (privaatrechtelijk) afgehecht en de opdrachtgever daarop toezicht houdt.
- De regievoerder veiligheid draagt zorg voor een gedegen risicoanalyse in alle fasen van het bouwproces met 'go/nogo' momenten voor de volgende fase.

De veiligheidsregierol houdt vooral de kwaliteitsbewaking in van het proces rond veiligheid. De houder van deze rol neemt geen uitvoeringsverantwoordelijkheid op het vlak van veiligheid van anderen over: de vormgeving en uitvoering van een passende veiligheidsaanpak op projectniveau valt onder de 'normale' projectverantwoordelijkheden van het projectmanagement, en bijvoorbeeld de V&G-coördinator en de coördinerend constructeur. De (veiligheids)regievoerder ziet erop toe dat die

anderen hun verantwoordelijkheid nemen en ernaar handelen. Er wordt niet uitgesloten dat rollen gecombineerd worden. Met name bij kleinere organisaties kan de *Safety Officer*, de regievoerder en de V&G-coördinator een en dezelfde zijn mits degene die deze rol invult, over de vereiste kennis en competenties beschikt.

De uitwerking van de veiligheidsregierol vormt uitdrukkelijk geen verzwaring van de al bestaande verantwoordelijkheid van de opdrachtgever, wel de zichtbare, expliciete, invulling ervan. Er vindt geen herschikking of verschuiving van verantwoordelijkheden plaats, zoals die wettelijk zijn geregeld in bijvoorbeeld het Arbeidsomstandighedenbesluit en de Wet kwaliteitsborging (Wkb), en er wordt geen nieuwe wettelijk vast te leggen rol voorgesteld.

Veiligheidsaanspreekpunt bij alle betrokkenen bouwproces

Alle betrokkenen bij bouw gerelateerde activiteiten hebben ieder een eigen verantwoordelijkheid voor het borgen van veiligheid, zowel die gerelateerd aan hun eigen taken, maar eveneens voor het signaleren van veiligheidsissues in het bouwproces of bouwwerk waaraan zij hun werk verrichten. Alle betrokkenen zijn op deze verantwoordelijkheid voor veiligheid aanspreekbaar.

- Elke leverancier/ dienstverlener / aannemer in een bouwproces geeft voor een specifiek project of activiteit aan wie het *veiligheidsaanspreekpunt* is. Dit geldt in het bijzonder voor de partijen die verantwoordelijk zijn voor integrale ontwerp- en uitvoeringsactiviteiten, zoals de aannemer.
- Bij een opdrachtnemer die in het kader van een project de werkzaamheden coördineert over verschillende onderaannemers of ketenpartners, wordt één veiligheidsaanspreekpunt benoemd die de aandacht voor veiligheid over deze partijen heen coördineert, de *veiligheidscoördinator*.
- De opdrachtnemers (bouwbedrijven, dienstverleners, leveranciers) worden geselecteerd op hun vermogen om op een passend niveau bij te dragen aan de veiligheidsaanpak: de opdrachtnemer toetst bij opdracht of de opdrachtgever een integrale veiligheidsaanpak hanteert en spreekt de opdrachtgever daar op aan.

Veiligheidsaanspreekpunten hebben, net als de regievoerder, het mandaat vanuit veiligheidsoverwegingen in te grijpen in een bouwproces.

Implementatie en verankering

Er is een grote onderlinge afhankelijkheid tussen de voorstellen van 'regie op veiligheid' en 'constructieve veiligheid'. De invoering van de coördinerend constructeur nieuwe stijl dient te worden ingebed in de structuur met de regievoerder. Derhalve zal worden gekozen voor een gezamenlijke implementatie-aanpak. Voor regie op veiligheid betekent dit in ieder geval het volgende:

In 2020 wordt gestart met een aantal projecten voor een trial & error traject met betrekking tot de juridische vastlegging in overeenkomsten. Er wordt een leergroep georganiseerd waarin de deelnemende projecten hun ervaringen uitwisselen en werken aan uniformering en standaardisering. Daaropvolgend, maar uiterlijk in 2021, wordt gestart met regie op veiligheid, in ieder geval door de organisaties in de bovengenoemde leergroep. Zij starten met het aanwijzen van regievoerders en veiligheidsaanspreekpunten in projecten. Het proces, taken en bevoegdheden van regievoerder en veiligheidsaanspreekpunt worden in overeenkomsten van nieuwe projecten vastgelegd.



VNconstructeurs



Koninklijke
NIngenieurs

De nieuwe werkwijzen worden periodiek geëvalueerd, eventueel op basis van ervaringen aangepast en waar mogelijk gestandaardiseerd. Ook vindt vastlegging van proces, taken en bevoegdheden in (paritaire) modelovereenkomsten met standaardvoorwaarden voor onder andere UAV, UAV-GC, DBFM, RAW, DNR plaats. Betrokken organisaties zullen hun invloed aanwenden om dit per 2022 opgenomen te hebben in deze modelovereenkomsten.

Bijlage 2: samenvatting 'coördinerend constructeur'.

Borgen van de constructieve veiligheid

Het verbeteren van de borging van de constructieve veiligheid is een cruciaal onderdeel van de invulling van de aanbevelingen uit het OVV-rapport 'Bouwen aan constructieve veiligheid'.

Het doel is het voorkomen van calamiteiten en instortingen. De belangrijkste oorzaak is de versnippering van, en de onduidelijkheid over, rollen, taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden voor ontwerp en realisatie van de constructie.

De belangrijkste voorstellen

- Er is in iedere fase slechts één constructeur eindverantwoordelijk voor de constructieve veiligheid.
- De 'coördinerend constructeur nieuwe stijl' komt in de lead. Zijn rol wordt versterkt, zijn taak wordt uitgebreid:
 - Hij wordt via zijn toetsende rol resultaatverantwoordelijk en eerste aanspreekpunt voor de constructieve veiligheid het constructieve eindresultaat. Dit betreft de volledigheid en constructieve samenhang van het geheel van ontwerp- en detailuitwerking, hoofddraagconstructie en bouwkundige en hulpconstructies.
 - De toetsing moet leiden tot de overtuiging dat het geheel voldoet aan de eisen constructieve veiligheid. De toetsing betreft zowel het aangeleverde ontwerp, de detailuitwerking door deelconstructeurs en het toezicht op de realisatie.
 - Hij krijgt een rol met mandaat bij de selectie en eventueel vervanging van deelconstructeurs.
- We streven naar zo min mogelijk wisselingen van deze verantwoordelijkheden gedurende het proces.
- Er worden relevante eisen gesteld aan de kennis- en competenties van de coördinerend constructeur nieuwe stijl.
- Deze kwalificaties, evenals toetsing en sanctionering daarop, worden geborgd via certificatie en/of registratie, bijvoorbeeld in het Constructeursregister.
- De gevolgklasse van een bouwwerk (volgens NEN-EN 1990) bepaalt welke kwalificaties noodzakelijk zijn om het werk te mogen uitvoeren. Voor CC2a is minimaal een register constructeur vereist, voor CC2b en CC3 een registerontwerper (of gelijkwaardig). In alle gevallen is ervaring met vergelijkbare projecten noodzakelijk.
- Aanvullend op de eisen aan de persoon van de constructeur, worden ook eisen aan de organisatie en de werkprocessen gesteld. Deze worden later uitgewerkt.
- Professionele tegenspraak is hierbij een belangrijk thema zowel ten aanzien van techniek als proces en gedrag.

Het bredere kader

Alle partijen zijn en blijven verantwoordelijk voor de kwaliteit van hun eigen werk. Dit dient aantoonbaar en naspeurbaar te zijn.

Opdrachtgevers dienen voor het specifieke werk geschikte, gekwalificeerde constructeurs, conform bovenstaand kader, te contracteren en hierop actief te controleren. Zij zorgen voor een reële grondslag en heldere uitgangspunten in hun uitvraag.

Constructeurs toetsen de veiligheidsaanpak van de opdrachtgever. Zij maken passende aanbiedingen, leveren professionele tegenspraak indien nodig en accepteren slechts opdrachten waarvoor zij zijn gekwalificeerd.

De regievoerder veiligheid dient te bewaken dat dit in de projecten is geborgd. Een escalatiemodel los van de projectverantwoordelijkheid is hierbij een noodzakelijke voorwaarde.

Implementatie en verankering

Om daadwerkelijke verbetering van de borging van de constructieve veiligheid te realiseren is het nodig dat bovenstaand kader in de gehele bouwsector aantoonbaar wordt toegepast. De bouwsector is echter versnipperd en een deel van de sector is niet gebonden, zowel aan de zijde van opdrachtgevers, constructeurs als aannemers. Bij implementatie is het perspectief de gehele bouwsector af te dekken.

Opdrachtgevers, maar ook aannemers en constructeurs hanteren een grote variëteit aan bouworganisatiemodellen en contractvoorwaarden. Bij verankering van de beschreven voorstellen zal gebruik gemaakt worden van bestaande gremia waarbij uniformering een aandachtspunt is.

De vervolgaanpak zal – in samenhang met de implementatie van de regievoerder veiligheid – nader worden uitgewerkt. Uitgangspunt is om met een groep koplopers in de praktijk te starten.

Monitoring van resultaten en tempo van implementatie is een cruciale randvoorwaarde, zeker gezien het grote aantal ‘ongebonden’ partijen in de keten. Verdere verankering van de voorstellen wordt niet uitgesloten.

Bijlage 3: samenvatting ‘lerend vermogen’.

Het versterken van het lerend vermogen veiligheid in de bouw

Een van de OvV-aanbevelingen in het rapport ‘Bouwen aan constructieve veiligheid’ is *het maken van de overstap van een schuldcultuur naar een leercultuur*. Dit is in uitgewerkt in twee lijnen: het 1^e lijns-leren op project- en organisatieniveau en het 2^e lijns-leren op sectorniveau.

Het 1^e lijns-leren op organisatie- en projectniveau

De bouw is een sector van ‘doen’, waarmee ‘vanzelfsprekend goed doen’ wordt bedoeld. Maar het bouwproces is niet voor 100% beheersbaar; het risico dat er op enig moment iets niet goed gaat is inherent aan de werkzaamheden. Binnen deze setting wordt een onvolkomenheid of misstand al gauw beleefd als falen. Dat vormt een barrière om te leren van fouten, na te gaan hoe dit de volgende keer te voorkomen, en al helemaal om die informatie te delen met collega’s in de sector. Om de beoogde cultuurverandering in gang te zetten dient er een veilig klimaat te worden gecreëerd om onvolkomenheden en misstanden bespreekbaar te maken. Het moet gewoon worden om dat soort zaken op regelmatige basis met elkaar te bespreken en het leren van elkaar moet worden beloond in plaats van afgedaan als tijdverspilling en zwakte. Hiervoor is leiderschap en voorbeeldgedrag vanuit de top en in de lijn van de organisatie nodig. Daarom gaan we versterkt aan de slag met het in breed samengestelde groepen bespreken van het onderwerp veiligheid op de werkvloer: niet alleen op de bouwplaats, maar ook op directieniveau en in de lijnorganisatie, en samen met de ketenpartners, de opdrachtgever en de ontwerpers. De te bespreken onderwerpen worden ontleend aan o.a. meldingen, voorvallen, incidenten en *best practices*.

Activiteiten

- a Effectief praktijkleren in projecten: in twintig projecten van deelnemers aan het TOPoverleg Veiligheid – tien in ontwerp/voorbereidingsfase en tien in uitvoeringsfase – wordt vanuit het huidige veiligheidsbeleid ingezet op de noodzakelijke cultuuromslag. Per project nemen alle projectpartners, waaronder dus ook de (MKB-)partners die nu nog niet bij het TOPoverleg Veiligheid aan tafel zitten, deel.
- b Een leercyclus ontwikkelen voor de individuele organisatie: middels deze activiteit wordt ingezet op de rol van de verschillende niveaus in de eigen organisatie om de cultuuromslag mogelijk te maken en te ondersteunen.

Het 2^e lijns-leren op sectorniveau

Het 2^e-lijns leren wordt vormgegeven door het structureel en op regelmatige basis ‘ophalen’ en analyseren van veiligheidskennis, -bevindingen en -ervaringen. Deze worden vervolgens teruggegeven naar alle organisaties in de bouwketen, het onderwijsveld en de overheid om hier gerichte acties op te kunnen ondernemen, zodat werkwijze, cultuur, opleidingen of standaarden snel meebewegen met nieuwe inzichten. Op welke wijze de inzichten uit het 2^e lijns-leren centraal moeten worden geanalyseerd en ontsloten, wordt de komende periode nadere invulling aan gegeven.

Activiteiten

- a Organiseren van het 2e lijns-leren: voor het 2e lijns-leren wordt een centrale plek opgezet waar alle activiteiten die hiervoor van belang zijn worden uitgevoerd.
- b Het periodiek 'ophalen' van kennis/bevindingen/ervaringen:
 - Ordenen en ontsluiten van basisfaciliteiten/verplichtingen. Want uitgangspunt voor versterken van het lerend vermogen is om primair in te zetten op versterken en versnellen wat er al aan basisfaciliteiten en -verplichtingen beschikbaar is (opleidingen, trainingen, richtlijnen, procedures, regelgeving enz.).
 - 'Ophalen' van de resultaten van het 1e lijns-leren in projecten en organisaties.
 - Het ontwikkelen van een landelijk/centraal meldpunt voor veiligheidsvoorvallen.
 - Deskresearch naar achterliggende oorzaken van bouwincidenten.

Implementatie en verankering

Versterken van het 1e lijns- en 2e lijns-leren is een complexe en omvangrijke opgave. Dat vergt een meerjarige programmatische aanpak, waarbij fasegewijs stappen worden gezet. De concrete uitwerking van elke volgende fase is gebaseerd op voortschrijdend inzicht dat in de voorgaande fase(n) is opgedaan. Het onderhavige uitvoeringsplan betreft de startfase van het meerjarig programma, waarvan de uitvoering gepland is van november 2019 tot eind augustus 2020.