

Voorschrift voor de Verkeersveiligheidsauditor Rijkswegennet

Proces, uitvoering en voorwaarden

onder toezicht van het KoVa

Vastgesteld dd. 30 juni 2021

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Motto: “Ongevallen zijn in principe te voorkomen”

RWS informatie

COLOFON

Uitgegeven door	Kwaliteitsorgaan Verkeersveiligheidsaudits (KoVa)
Informatie	K. Tse, secretaris
Telefoon	06 1547 9184
E-mail	kova@rws.nl
Website	Op de website www.verkeersveiligheidsaudits.nl is verdere informatie te vinden over auditors, het auditen, de opleiding tot auditor en het KoVa.

Vastgesteld ingevolge de Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie de betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur, dd. 19 november 2008.

Dit voorschrift is gebonden aan de volgende voorwaarden:

- *In alle gevallen waarin dit Voorschrift niet voorziet of waaraan niet kan worden voldaan, dient in contact te worden getreden met het KoVa; zonder schriftelijke of per e-mail verleende toestemming van het KoVa is de auditor niet gemachtigd af te wijken van het Voorschrift.*
- *Het KoVa is niet verantwoordelijk voor documenten van externe organisaties, waarnaar in dit Voorschrift wordt verwezen; inclusief de toetswerkzaamheden van wegvakken en kruispunten buiten het rijkswegennet en zink- en landtunnels (zie par 2.4).*



***Voor de organisatie rond het certificeringstraject werkt KoVa samen met DTV Consultants.
Zij verzorgen de assessments, training en examens.***

1	INLEIDING	6
1.1	DOEL VAN HET VOORSCHRIFT	6
1.2	LEESWIJZER	6
2	CONTEXT	9
2.1	EUROPESE RICHTLIJN	9
2.2	WET BEHEER RIJKSWATERSTAATSWERKEN	9
	KADER VERKEERSVEILIGHEID	10
2.4	BEPALINGEN VOOR HET UITVOEREN VAN VERKEERSVEILIGHEIDSAUDITS	11
3	DE VERKEERSVEILIGHEIDSAUDIT	13
3.1	WAT IS EEN VERKEERSVEILIGHEIDSAUDIT (VVA)?	13
3.2	DOEL EN EFFECT VAN DE AUDIT	14
3.3	AUDITS PER FASE	15
4	DE AUDITOPDRACHT	19
4.1	HET AUDITTEAM	19
4.2	EISEN AAN DE AUDITORS	19
4.3	OPDRACHTVERSTREKKING	20
4.4	VEREISTE DOCUMENTEN EN STAAT VAN HET WERK	22
4.5	VOORGESPREK	23
4.6	VEILIGE UITVOERING	24
5	HET AUDITPROCES	26
5.1	BESLUITEN VOOR EN TIJDENS DE AUDIT	26
5.2	TIJDSDUUR	28
5.3	ROLLEN IN HET AUDITPROCES	30
5.4	UITVOEREN AUDIT DOOR AUDITTEAM	31
5.5	RAPPORTAGE	34
6	INHOUD AUDITRAPPORT	36

6.1	WIJZE VAN RAPPORTEREN	36
6.2	STATUS	37
6.3	BEOORDELING	37
6.4	RISICOMANAGEMENT	38
6.5	RISICOSCORE	39
6.6	VERKLARING VAN HET AUDITTEAM	40
6.7	OVERZICHTSKAART EN AFBEELDINGEN	40
7	KWALITEITSBORGING	42
7.1	KWALITEITSCONTROLE VAN HET AUDITWERK	42
7.2	COMPETENTIES AUDITORS	42
7.3	VERKLARING AUDITORS	42
7.4	REVIEW AUDITRAPPORT	43
7.5	GESCHILLEN	43
7.6	GEHEIMHOUDING	43
	LITERATUUR	45
	BIJLAGEN	
	BIJLAGE A CRITERIA AUDITFASEN	47
	BIJLAGE B FORMAT VOOR AUDITRAPPORT	49
	BIJLAGE C RISICOTABEL VERKEERSVEILIGHEID, JANUARI 2018	50
	BIJLAGE D VERKLARING VAN VOORKOMEN VAN BELANGENVERSTRENGELING, ONAFHANKELIJKHEID EN GEHEIMHOUDING	51
	BIJLAGE E CERTIFICAATVOORWAARDEN / BEPALINGEN	52
	BIJLAGE F ROL EN TAKEN KWALITEITSORGAAN VERKEERSVEILIGHEIDSAUDIT (KOV)	54
	BIJLAGE G CHECKLISTEN	56
	BIJLAGE H DEFINITIES	59

1. INLEIDING

1 INLEIDING

1.1 DOEL VAN HET VOORSCHRIFT

Het Voorschrift voor de Verkeersveiligheidsauditor Rijkswegennet is opgesteld voor de gecertificeerde auditors op grond van de Europese richtlijn 2008/96/EG, dd.19 november 2008 [1]. Zij auditen plannen en uitgevoerde werken voor droge infrastructuur van het rijkswegennet op het verkeersveiligheidsniveau.

Doel van het Voorschrift is het borgen van:

- het werkproces van de verkeersveiligheidsauditor en de daaraan verbonden kwaliteit van de verkeersveiligheidsaudit
- de voorwaarden aan de rapportering van de verkeersveiligheidsaudit
- de werkwijze in relatie tot het Kader Verkeersveiligheid van RWS
- de rol en taak van het Kwaliteitsorgaan Verkeersveiligheidsaudits (KoVa) in het totale werkproces van de verkeersveiligheidsauditor

Het Voorschrift is een bindend document voor de auditors, die persoonlijk verantwoordelijk zijn voor de inhoud van de verkeersveiligheidsaudit. Dit impliceert dat de auditors werken volgens dit Voorschrift. De andere partijen, zoals opdrachtgevers van Rijkswaterstaat, projectteams, opdrachtnemers van Rijkswaterstaat en derden, weten aan de hand van dit Voorschrift wat er van de auditors mag worden verwacht.

Het Voorschrift sluit aan bij het geactualiseerde kader Verkeersveiligheid van Rijkswaterstaat (2019). In het kader staan het proces en de inhoud beschreven waaraan de diensten, projectmanagers namens Rijkswaterstaat en aannemers zich dienen te houden, zoals op hoofdlijnen is verankerd in de Wet beheer rijkswaterstaatswerken. Daarnaast zijn in het kader Verkeersveiligheid de wettelijke bepalingen gesteld aan de verkeersveiligheidsaudit en de bepalingen die Rijkswaterstaat zichzelf heeft opgelegd, verwoord; dit Voorschrift sluit hier op aan.

Het KoVa vervult de rol van toezichthouder, zoals vastgelegd in de Europese richtlijn en vermeld op het certificaat van de auditor. Als onafhankelijk orgaan borgt zij de kwaliteit van de verkeersveiligheidsaudit.

1.2 LEESWIJZER

Het Voorschrift start in hoofdstuk 2 en 3 met een beschrijving van de achtergrond en context van het instrument verkeersveiligheidsaudit. In hoofdstuk 4 staat beschreven hoe een auditopdracht tot stand komt en hoe het werk moet worden uitgevoerd en welke documenten hiervoor nodig zijn. Het volgende hoofdstuk, 5, geeft het verloop van het auditproces weer en door wie beslissingen worden genomen als reactie op het auditrapport. De inhoud van het auditrapport en de wijze waarop de resultaten worden gepresenteerd staan beschreven in hoofdstuk 6. In hoofdstuk 7 staat hoe de kwaliteitsborging verloopt en op welke wijze met de verstrekte documenten voor het auditwerk wordt omgegaan en de rol van het KoVa daarin.

Het Voorschrift sluit af met een literatuurlijst (m.n. van de onderliggende documenten voor dit Voorschrift) en met diverse bijlagen, waaronder: een checklist Criteria Verkeersveiligheidsaudits volgens de Europese Richtlijn (bijlage A), het format voor een auditrapport (bijlage B), de risicotabel behorend bij de beoordeling van de auditor (bijlage C), de verklaring van voorkomen van belangenverstremming,

onafhankelijkheid en geheimhouding (bijlage D), de voorwaarden vermeld op het certificaat van de auditor (bijlage E), een uitleg over de rol en taken van het Kwaliteitsorgaan Verkeersveiligheidsaudits (bijlage F), checklists voor de auditor (bijlage G) en tenslotte de definities met toelichting op de in dit Voorschrift voorkomende termen en aanduidingen (bijlage H).

Het Voorschrift is zodanig opgesteld dat elk hoofdstuk zelfstandig leesbaar is en alle relevante onderdelen bevat. Door deze opzet komt het voor dat in een volgend hoofdstuk opnieuw een zelfde onderdeel is opgenomen dat eveneens van belang is in ander verband vanwege de inhoud van het hoofdstuk.

2. CONTEXT

2 CONTEXT

2.1 EUROPESE RICHTLIJN

Op 19 november 2008 hebben het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie de Richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur [lit.1] vastgesteld. Doel van de Richtlijn is om een consequent hoog niveau van de verkeersveiligheid te waarborgen op wegen die behoren tot het Trans-Europese wegennet met uitzondering van tunnels.

2.2 WET BEHEER RIJKSWATERSTAATSWERKEN

De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft bij wet van 2 december 2010 de Europese richtlijn in de Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr) geïmplementeerd [lit.2]. Deze wet is op 19 december 2010 in werking getreden.

In het Kader Verkeersveiligheid (lit.4) staat de uitwerking van de richtlijn, zoals in hoofdlijnen wordt aangegeven in de Uitvoeringsregeling (lit.3).

De Wbr schrijft voor dat de verkeersveiligheidsaudit verplicht is voor alle infrastructuurprojecten van wegen die deel uitmaken van het Trans-Europese vervoersnet [Beschikking nr. 1692/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 1996] in beheer bij Rijkswaterstaat.

Verkeersveiligheidsaudits geven een gedetailleerd overzicht van onveilige kenmerken van een infrastructuurproject¹.

De verkeersveiligheidsaudit maakt onderdeel uit van in totaal vier instrumenten om de verkeersveiligheid te verbeteren [Wbr]:

1. Verkeersveiligheidseffectbeoordeling: een strategische vergelijkende beoordeling van het effect dat een nieuwe weg of een grondige wijziging van het bestaande wegennet hebben op het verkeersveiligheidsniveau van het wegennet. De verkeersveiligheidsbeoordeling bevat een beschrijving van de gevolgen voor de verkeersveiligheid van de verschillende alternatieven en bevat zodoende de noodzakelijke informatie om te kunnen komen tot definitieve besluitvorming over de voorgenomen aanleg of wijzigingen van de infrastructuur.
2. Verkeersveiligheidsaudit: een onafhankelijke, gedetailleerde, systematische en technische verkeersveiligheidscontrole van de ontwerpkenmerken van een infrastructuurproject, in alle fasen van het project, van planning tot eerste gebruik. De verkeersveiligheidsaudit van rijkswegen geeft een gedetailleerd overzicht van onveilige kenmerken van een weginfrastructuurproject.
3. a. Classificatie van gedeelten met een hoog aantal ongevallen: het identificeren, analyseren en classificeren van gedeelten van het wegennet die meer dan drie jaar in gebruik zijn en waarop een groot aantal verkeersongevallen met dodelijke afloop heeft plaatsgevonden.
3. b. Classificatie van de verkeersveiligheid van het wegennet: afbakenen, analyseren en indelen van weggedeelten van het bestaande wegennet volgens hun potentieel voor de ontwikkeling van de verkeersveiligheid en het besparen van de kosten van ongevallen.
4. Verkeersveiligheidsinspectie: een gewone periodieke beoordeling van de kenmerken en gebreken van bestaande wegen, waarvoor onderhoudswerkzaamheden nodig zijn met het oog op de verkeersveiligheid.

¹ Een infrastructuurproject is gedefinieerd als een project voor de bouw van nieuwe weginfrastructuur of voor de grondige wijziging van het bestaande wegennet met gevolgen voor de hoeveelheid verkeersstroom [Richtlijn 2008/96/EG van het Europees parlement en de Raad, 19 november 2008].

Volgens artikel 11c, 1^e lid, onder b van de Wbr en in samenhang met art. 3, lid 1 van de Uitvoeringsregeling (lit.3) worden verkeersveiligheidsaudits uitgevoerd in de volgende vier fasen van voorbereiding van een infrastructuurproject:

- a. voorontwerpfase
- b. fase van het gedetailleerde ontwerp
- c. fase voor de ingebruikneming
- d. fase van eerste gebruik

Bij verkeersveiligheidsaudits worden de criteria uit de Europese richtlijn (zie bijlage A) gerelateerd aan de Nederlandse voorschriften, richtlijnen, handboeken en publicaties (CROW) en Verkeerskundige Afspraken Rijkswaterstaat (VKA) op het gebied van de droge infrastructuur hoofdwegennet. Dit impliceert dat voor de Nederlandse situatie de in bijlage A genoemde punten 1a en 1l komen te vervallen, tenzij nadrukkelijk anders wordt vermeld.

2.3 KADER VERKEERSVEILIGHEID

Het kader Verkeersveiligheid is gericht op een risico gestuurde kwaliteitsborging van verkeersveiligheid in aanleg- en onderhoudsprojecten en het beheer van Rijkswegen (lit.4). In aanvulling op de bepalingen gesteld in de Wbr., is in het kader Verkeersveiligheid een verkeersveiligheidsaudit verplicht gesteld voor alle infrastructuurprojecten aan het Rijkswegennet². Er zijn echter enkele uitzonderingen. Aan de hand van de checklist in het kader Verkeersveiligheid (par.2.3) kan de projectmanager de noodzaak van de verplichting bepalen.

In hoofdlijnen komt het er op neer dat er een verplichting geldt voor:

1. Elk MIRT-project
2. In geval het geen MIRT-project betreft, terwijl het project wel één van de volgende wijzigingen tot gevolg heeft:
 - een wijziging in de hoeveelheid verkeersstroom³;
 - een wijziging in het wegbeeld als gevolg van wijzigingen van wegontwerp of weginrichtingselementen;
 - er sprake is van groot, variabel onderhoud van invloed op het weggebruik.

Echter, een verkeersveiligheidsaudit wordt niet uitgevoerd op:

- dichte zink- en landtunnels;
- de inrichting van een Werk in Uitvoeringssituatie, die valt onder de CROW-publicaties voor Werk in Uitvoering⁴.

In geval van twijfel over de plicht tot auditen bij het verkrijgen van een auditopdracht overlegt de auditor met het KoVa.

² Inclusief de aansluitende kruisingen op het onderliggend niet-rijkswegennet, conform de ongevallenregistratie.

³ Hieronder vallen o.m. extra stroken binnen het bestaande dwarsprofiel zoals spitsstroken.

⁴ Controle op een juiste uitvoering van deze CROW-richtlijn gebeurt door de verkeersauditoren van RWS VWM.

Ten aanzien van het opnieuw uitvoeren van een verkeersveiligheidsaudit in dezelfde fase geldt het principe 'nee, tenzij ...'. Slechts in het geval dat het doorvoeren van wijzigingen in het wegontwerp (naar aanleiding van de verkeersveiligheidsaudit of een andere toets) leidt tot een aanzienlijke wijziging in verkeersstromen, wegbeeld en/of functioneren van het ontwerp kan worden besloten een nieuwe verkeersveiligheidsaudit uit te voeren van (een gedeelte) van het wegontwerp. De verkeersveiligheidsadviseur van het regionale organisatieonderdeel heeft een zwaarwegend advies in de besluitvorming van een her-audit, zo nodig in afstemming met de verkeersveiligheidsadviseur van RWS GPO. Indien sprake is van een her-audit wordt het KoVa daarvan in kennis gesteld.

2.4 BEPALINGEN VOOR HET UITVOEREN VAN VERKEERSVEILIGHEIDSAUDITS

De Wbr en kader Verkeersveiligheid leiden gezamenlijk tot de volgende bepalingen voor het uitvoeren van verkeersveiligheidsaudits:

- Een verkeersveiligheidsaudit van een weg wordt uitgevoerd voor alle infrastructuurprojecten op wegen behorend tot het rijkswegennet (par. 2.3) ⁵.
- Een verkeersveiligheidsaudit is vooralsnog niet van toepassing op tunnels die onder Richtlijn 2004/54/EG inzake de minimumveiligheidseisen voor tunnels in het trans-Europese wegennet vallen (art. 11b, lid 2a van de Wbr). (Op verzoek van een projectteam kan het auditen van een tunnel wel uitgevoerd worden, maar dan als afzonderlijke toets).
- De verkeersveiligheidsaudit wordt niet uitgevoerd op de inrichting van Werk- in Uitvoeringssituaties vallend onder CROW-richtlijnen voor verkeersmaatregelen bij wegwerkzaamheden.
- Ten aanzien van het opnieuw uitvoeren van een verkeersveiligheidsaudit in dezelfde fase geldt het principe 'nee, tenzij ...'.

In alle andere gevallen kan slechts sprake zijn van een toets en mag het resultaat van deze toets niet gelden of worden gepresenteerd als een verkeersveiligheidsaudit rijkswegennet.

Over niet-rijkswegen of delen er van en over tunnels wordt duidelijk gescheiden of apart gerapporteerd naast de audit van rijkswegen; deze extra toetswerkzaamheden van gecertificeerde auditors vallen niet onder het toezicht van het KoVa.

⁵ Inclusief de aansluitingen op het onderliggend niet-rijkswegennet.

3. DE VERKEERSVEILIGHEIDS- AUDIT

3 DE VERKEERSVEILIGHEIDSAUDIT

3.1 WAT IS EEN VERKEERSVEILIGHEIDSAUDIT (VVA)?

In de Wbr. is de verkeersveiligheidsaudit als volgt gedefinieerd (Wbr art. 11a):

“Een onafhankelijke, gedetailleerde, systematische en technische verkeers- veiligheidscontrole van de ontwerpkenmerken van een infrastructuurproject, in alle fase van het project van planning tot eerste gebruik.”

Toelichting

In praktische zin wordt zowel in de Europese overeenkomst, in de Wbr en in het kader Verkeersveiligheid een audit als controlemiddel aangegeven op de integrale uitwerking van ontwerp-, uitrustings- en inrichtingselementen in relatie tot de verkeerstechnische gegevens met als doel het verkeersveiligheidsniveau te waarborgen door aspecten die een veilig gebruik negatief beïnvloeden tijdig te signaleren per planstadium.

De verkeersveiligheidsaudit is een integraal onderdeel van het ontwerpproces en is gericht op die ontwerp-, inrichtingskenmerken en Human Factor aspecten die de verkeersveiligheid negatief beïnvloeden.

Voor het rijkswegennet mogen auditrapporten alleen uitgebracht worden door op deskundigheid en ervaring geselecteerde, gecertificeerde auditors.

Zij auditen aan de zogenoemde ‘state of art’ van normen, richtlijnen, Human Factors, handboeken, rapporten en nadere RWS-bepalingen, die zijn opgenomen in de Verkeerskundige Afspraken (VKA) en beoordelen of de weg veilig kan worden gebruikt door de verschillende categorieën weggebruikers. Elke bevinding wordt apart opgenomen in het auditrapport. Van clusters van bevindingen of bevindingen met een speciaal karakter wordt het risico met betrekking tot de verkeersveiligheid specifiek vermeld.

Toelichting

Een verkeersveiligheidsaudit is meer dan een controletoeets of het ontwerp conform de Richtlijnen is uitgewerkt. Bij de beoordeling worden verschillende omstandigheden, die in samenhang met het gedrag van de weggebruiker van belang zijn, meegenomen, waaronder licht-, weers- en verkeersomstandigheden, wegbeelddaspecten en de invloed van de omgeving.

De verkeersveiligheidsaudit is een inhoudelijke toets op ontwerp, verkeerstechniek, uitrustings- en inrichtingselementen van een weg en Human Factor aspecten om het vereiste verkeersveiligheidsniveau van het rijkswegennet, zoals vastgelegd in standaarden (normen, kaders, handreikingen), te waarborgen.

De auditor legt de bevindingen vast in een vast format (rapportage) en vermeldt de mate van verkeersonveiligheid daarbij aan de hand van de risicomatrix Verkeersveiligheid.

De audits dienen te worden uitgevoerd als:

1. *onafhankelijk*: de personen (cq het bedrijf waarvoor de persoon werkzaam is) die de audit uitvoeren zijn op geen enkele wijze direct of indirect betrokken bij de voorbereiding en de uitvoering van het project waarvoor een audit moet worden uitgevoerd en geven daarvoor bij de offerte een verklaring af, zie bijlage D.
2. *gedetailleerd*: het ontwerp en de inrichting van de weg wordt op alle onderdelen apart en in onderlinge samenhang (integraal) aan een kritische toets onderworpen waarbij de verkeersveiligheid van alle weggebruikers in beschouwing wordt genomen.

3. *systematisch*: de audit wordt op meerdere momenten in het ontwerp- en realisatieproces, alsmede kort na de ingebruikname gehouden, gerelateerd aan de verschillende gebruiksomstandigheden van de weg(reconstructie).
4. *verkeerstechnisch*: de audit heeft betrekking op ontwerp- en inrichtingskenmerken van de weginfrastructuur en in relatie met de omgeving, die op zich of in samenhang bepalend zijn voor het integrale verkeersveiligheidsniveau.

Toelichting

Bij punt 1 geldt dat een auditor geen audit mag uitvoeren voor het betreffende project indien zij/hij werkzaam is bij het bedrijf dat is betrokken bij het betreffende project, geldend vanaf de verkenningsfase.

Bij punt 4 wordt ook gekeken naar de interactie tussen de mens en de ontworpen technische en organisatorische omgeving, gedragspsychologische en zintuig-fysiologische aspecten, de Human Factors. In het vakgebied van verkeer(-sveiligheid) betreft het de invloed van de inrichting van het verkeerssysteem op de kenmerken van verkeersdeelnemers en de wijze waarop ze in het verkeer met elkaar interacteren. (Lit. 5 en 6).

Het resultaat van een verkeersveiligheidsaudit is een rapport met daarin een weergave van de relevante projectgegevens en een systematische beoordeling van alle wegontwerp-aspecten en een veilig gebruik van de weg in samenhang met de verkeerstechniek, die de verkeersveiligheid nadelig kunnen beïnvloeden, waarbij tenminste aan alle onderdelen en elementen, zoals opgenomen in bijlage A, aandacht wordt besteed. Dit impliceert voor de Nederlandse situatie dat de in bijlage A genoemde punten 1a en 1l komen te vervallen.⁶

Daarnaast geldt voor auditors van het Nederlandse rijkswegennet een toegesneden werkwijze conform de Wbr. en aansluitend op het RWS kader Verkeersveiligheid, die is uitgewerkt in de hoofdstukken 4 tot en met 7 van dit Voorschrift.

3.2 DOEL EN EFFECT VAN DE AUDIT

In elke fase van het ontwerp- en het realisatieproces moeten tal van (integrale) besluiten worden genomen ten aanzien van geometrisch ontwerp, uitrusting, bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en kosten. Ontwerpers vertalen besluiten in ontwerpen en maken gedurende het ontwerpproces ook op basis van ervaring en eigen inzicht afwegingen. Dit hoeft niet te leiden tot verkeerde keuzes, maar de kans dat één van de invalshoeken onderbelicht blijft, is aanwezig. Dit geldt zeker voor de verkeersveiligheid, omdat deze invalshoek niet altijd in wetmatigheden, regels of methodieken is te vatten.

De verkeersveiligheidsauditor analyseert het project zorgvuldig als een onafhankelijke expert op het gebied van verkeersveiligheid, verkeerstechniek, human factors en wegontwerp. Het doel is afzonderlijke en integrale knelpunten met betrekking tot uitsluitend de verkeersveiligheid voor de verschillende categorieën weggebruikers op te sporen en de ernst daarvan te benoemen.

De auditor signaleert vroegtijdig problemen ten aanzien van de verkeersveiligheid in de planuitwerkingsfase en realisatiefase -inclusief eerste gebruik⁷- van een weg. De opdrachtnemer van het

⁶ De Nederlandse bodemkundige omstandigheden en scheiding van verantwoordelijkheden leiden tot dit besluit.

⁷ Hiervoor geldt een termijn van drie à vier maanden.

infrastructuurproject krijgt zo vóór de afronding van de projectfase de gelegenheid om aan de hand van het auditrapport verbeteringsvoorstellen te doen aan de opdrachtgever.

3.3 AUDITS PER FASE

In artikel 11a van de Wbr. is voorgeschreven, dat de Verkeersveiligheidsaudits van wegen een integraal onderdeel van het ontwerpproces van het infrastructuurproject moeten zijn. Hierbij worden de volgende voorbereidingsfasen onderscheiden:

- a. het voorontwerp (VVA1);
- b. het gedetailleerde ontwerp (VVA2);
- c. voor de ingebruikname van de weg (VVA3);
- d. het eerste gebruik van de weg (VVA4).

Toelichting op de benamingen

In de Wbr, in het Mirt en in het ontwerpproces worden voor de verschillende fasen in het planproces niet dezelfde terminologie gebruikt.

Ter verduidelijking geldt de volgende tabel:

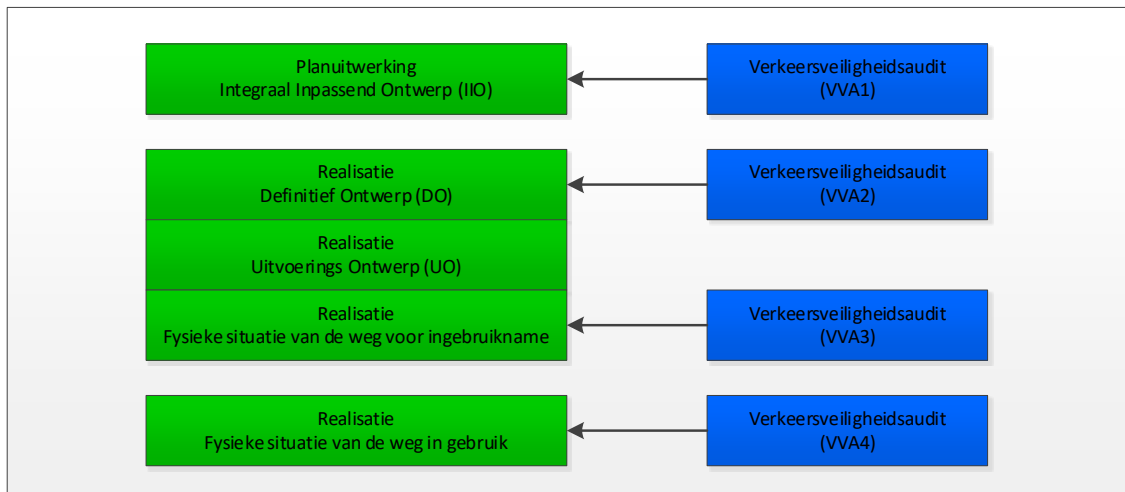
Audits	Wbr	Wegontwerp	Planfase Mirt
VVA1	Voorontwerp	Integraal Inpassend Ontwerp voor OTB (IIO OTB)	Planuitwerkingsfase Ontwerp Tracé Besluit (OTB)
VVA2	Gedetailleerd ontwerp	Definitief ontwerp (DO -3D)	Realisatiefase
VVA3	Voor ingebruikname van de weg	Fysieke situatie van de weg voor ingebruikname	Realisatiefase
VVA4	Eerste gebruik van de weg	Fysieke situatie van de weg in gebruik	Realisatiefase

Als de verkeersveiligheidsaudit voor een infrastructuurproject verplicht is (par. 2.3), is het ook verplicht de audit op deze vier momenten te verrichten, zoals opgenomen in de Europese richtlijn, de Wbr. en het kader Verkeersveiligheid; voorts bevestigd door jurisprudentie in 2015.

Overeenkomstig het kader Verkeersveiligheid worden de hier volgende omschrijvingen van de verschillende stadia in het ontwerp- en realisatieproces gehanteerd:

- het Integraal Inpassend Ontwerp (IIO) t.b.v. het OTB betreft het ontwerp uit de voorontwerpfase (VVA1). Dit ontwerp wordt gemaakt in de Planuitwerkingsfase van het MIRT-proces en is het Ontwerp Tracé Besluit (OTB). Het betreft een audit op het wegontwerp, waarbij het alignment, indeling van de verharding, relatie snelheid, snelheid afbouw en bogen en de routegwijze (gedrags-)analyse voor alle categorieën verkeer de nadruk krijgen.
- het Integraal Inpassend Ontwerp (IIO) t.b.v. het TB is het ontwerp op basis waaraan in het MIRT proces het Tracé Besluit (TB) geen audit is gekoppeld.

- het definitief ontwerp (DO) is het **gedetailleerde definitieve ontwerp** dat volgens de Wbr de basis vormt voor de VVA2. Hierin zijn de resultaten van de definitieve VVA1 en de officiële toetsing door het centrale organisatieonderdeel RWS Grote Projecten en Onderhoud (de voortoets) verwerkt en zijn alle inrichtings- en uitrustingselementen (inclusief een uitgewerkt verlichtings- en bewegwijzeringsplan) in het ontwerp opgenomen.
 In deze fase gaat het om de integrale audit van wegontwerp, inrichting en uitrusting. Deze elementen bepalen het digitale inzichtelijk wegbeeld waarop de weggebruiker zijn rijgedrag baseert. In deze audit worden de wegelementen, die in onderlinge samenhang in belangrijke mate bijdragen aan een veilig gebruik en vlotte verkeersafwikkeling, beoordeeld op Human Factor aspecten.
- Realisatie in de **pre-opening** fase, afgeronde aanleg (VVA3). Aan het eind van de realisatiefase is het uitvoeringsontwerp (UO) gerealiseerd en de weg ingericht voor gebruik door het verkeer. Er ontstaat voor de weggebruiker een 3D wegbeeld in een eigen omgeving. De audit op de **fysieke situatie van de weg voor ingebruikname** moet uitsluitsel geven of de weg een herkenbaar wegbeeld oplevert met de benodigde informatie op het juiste moment voor een veilig gebruik. Nu moet blijken of het feitelijk gebruik overeenkomt met het goedgekeurde plan. Mede op basis van de auditbevindingen wordt besloten of de weg kan worden opengesteld. Als blijkt uit een bevinding dat de weg niet voldoet aan de basisrichtlijnen voor bermbeveiliging of niet is uitgerust met volwaardige bewegwijzering mag de weg in principe niet opengesteld worden.
 Het auditteam zelf heeft geen andere rol bij de besluitvorming tot openstelling van de weg dan het vlot en correct rapporteren van haar bevindingen.
- Realisatiefase, **after-opening** fase, de weg is in gebruik (VVA4). Drie à vier maanden nadat de weg in gebruik is genomen wordt de praktijktoets uitgevoerd. De audit op de fysieke situatie van de weg in gebruik moet uitsluitsel geven of de weg voldoet aan de normen voor een veilig gebruik en alle details van de inrichting in de laatste fase leiden tot het gewenste, veilige gedrag van de gebruiker. Gewoonlijk wordt na deze audit besloten of de weg wordt “overgedragen” aan de eigenaar/ wegbeheerder.⁸ In de besluitvorming rondom de overdracht van de weg heeft de auditor geen enkele rol.

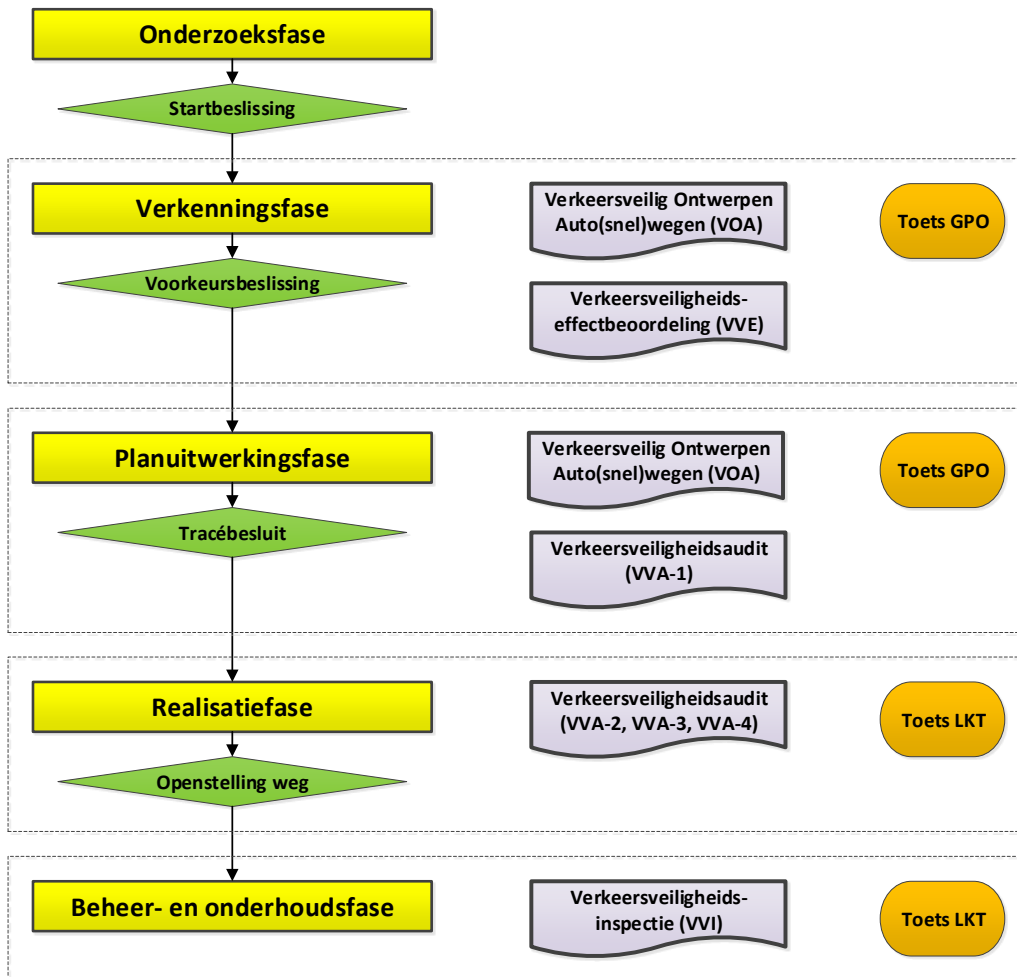


Figuur 1 - Overzicht auditmomenten

⁸ Formeel is de weg vanaf openstelling in beheer bij RWS en heeft deze de zorgplicht.

Toelichting

Afhankelijk van de werkwijze bij het project is het verplicht om voor de VVA2 de laatste set tekeningen te hanteren van het DO of UO, waarop gedetailleerd alle ontwerp- en inrichtingselementen staan aangegeven. Een op tekening uitgewerkt bewegwijzeringsplan vormt hierin een essentieel onderdeel.



Figuur 2 - Complete toetsing in het kader van de planvorming

De VVA2 gaat over het totaal ontwerp. Het is toegestaan om in het belang van de voortgang gebruik te maken van de mogelijkheid om de VVA2 te splitsen in een weggedeelte A en een weggedeelte B, afhankelijk van de werkvolgorde in het project. Het uitvoeren van een VVA2 op een incompleet (deel)plan is in strijd met het Voorschrift.

In het geval dat de auditor constateert dat een audit wordt overgeslagen of dat twee auditfasen worden samengevoegd, wordt de auditor geacht dit te melden bij het KoVa zodat deze in contact kan treden met de opdrachtgever over het afwijken van de voorgeschreven gang van zaken.

4. DE AUDITOPDRACHT

4 DE AUDITOPDRACHT

4.1 HET AUDITTEAM

Het Auditteam bestaat uit een auditleider en een auditor. De auditleider stelt het auditteam samen en fungeert voor de opdrachtgever als aanspreekpunt van het team. De auditleider stuurt het auditteam aan, verzorgt alle correspondentie en draagt de eindverantwoordelijkheid voor een goede uitvoering van de audit en het auditrapport.

Afhankelijk van de auditfase, de aard en de complexiteit van het infrastructuurproject kan het auditteam advies inwinnen bij specialisten. Deze specialisten opereren onder verantwoordelijkheid van de auditleider, die de bevindingen verwoordt in het auditrapport.

Voorbeelden van in te schakelen specialisten zijn:

- een specialist op het gebied van verkeersregeltechniek en/of verkeersmanagement;
- een verkeerspsycholoog (de 'mensch' van het ontwerp).

Het auditteam kan zowel direct van Rijkswaterstaat als van de aannemer (of zijn adviesbureau) van het infrastructuurproject een auditopdracht ontvangen, afhankelijk van het stadium van het project en/of het project inclusief planvorming aan de aannemer is gegund. In het laatste geval is de verplichting tot auditen een vast onderdeel van het contract.

4.2 EISEN AAN DE AUDITORS

Alle auditors rijkswegennet zijn gecertificeerde personen, die voldoen aan alle voorwaarden om een audit uit te mogen voeren op droge infrastructuurwerken van Rijkswaterstaat; zij zijn opgenomen in het Register Verkeersveiligheidsauditors Rijkswegennet.⁹

Toelichting

Dit is het resultaat van een handelen conform de voorgeschreven procedure in de Europese richtlijn, de voorselectie, de training, het examen en de certificatiebepalingen. Hiermee wordt eveneens voldaan aan de bepalingen in art. 11c, lid 2 van de Wbr en aan art. 5, lid 2 van de Uitvoeringsregeling (lit.3).

Het auditteam moet volledig onafhankelijk van het infrastructuurproject de verkeersveiligheidsaudit kunnen uitvoeren. Dit houdt in dat de leden van het auditteam, inclusief ondersteunende specialisten, op geen enkele wijze betrokkenheid mogen hebben met de projectorganisatie van Rijkswaterstaat in relatie tot het project of betrokken mogen zijn bij het project en/of de opdrachtnemer van het infrastructuurproject.

⁹ Een actueel overzicht van gecertificeerde auditors Rijkswegennet is te vinden op de website (www.verkeersveiligheidsaudits.nl). Daar is ook nadere informatie voor handen over de wijze waarop auditors gecertificeerd worden en welke eisen aan hen worden gesteld.

Toelichting

Al bij de offerte van de auditleider aan Rijkswaterstaat of een aannemer geven beide leden van het auditteam elk een persoonlijke verklaring af dat zij op geen enkele wijze betrokken zijn bij de planuitwerking en realisatie van het infrastructuurproject, zoals opgenomen in de bepalingen van bijlage D.

Bij de audit ingeschakelde specialisten geven eveneens een verklaring van geheimhouding af conform bijlage D. Deze verklaring wordt als bijlage bij het auditrapport gevoegd.

Met het ondertekenen van de onafhankelijkheidsverklaring verplicht het auditteam zich tevens tot geheimhouding van het plan, de verschaft gegevens en documenten met betrekking tot het infrastructuur project in die zin dat alle gegevens uitsluitend aangewend worden voor de auditopdracht en niet openbaar worden gemaakt (zie eveneens bijlage D en par. 7.3).

Niet de auditor, maar de opdrachtgever van een audit dient bij gerezen twijfel over de afgegeven onafhankelijkheidsverklaring van de auditor contact op te nemen met het KoVa, dat de verklaring van de auditor zal verifiëren en uitsluitel geven.

Vanuit het KoVa is het bezit van een VOL-(deel)certificaat (Veiligheid, Gezondheid en Milieu (VGM) Checklist Aannemers) niet verplicht gesteld om een verkeersveiligheidsaudit te mogen uitvoeren. Steeds vaker wordt echter wel in de aannemingsovereenkomsten/-contracten van Rijkswaterstaat het bezit van een VOL-(deel)certificaat voor het personeel op het werk verplicht gesteld.

De auditor is zelf verantwoordelijk voor het in bezit hebben van een VOL-(deel)certificaat.

In dit Voorschrift is als uitgangspunt gehanteerd dat de planuitwerking van het infrastructuurproject altijd door de regionale onderdelen van Rijkswaterstaat vanaf de Tracé Besluit fase wordt uitbesteed en de auditopdracht wordt opgenomen in het contract met de aannemer/opdrachtnemer van het infrastructuurproject.¹⁰

4.3 OPDRACHTVERSTREKING

De verplichting tot het uitvoeren van een verkeersveiligheidsaudit is opgenomen in de overeenkomst tussen de opdrachtgever en opdrachtnemer van het infrastructuurproject.

De selectie van een auditleider en het verstrekken van de opdracht wordt door Rijkswaterstaat of door de opdrachtnemer van het infrastructuurproject gedaan¹¹. Daarbij dient te worden vastgelegd voor welke auditfasen opdracht wordt verleend. De auditleider neemt daarna de verantwoordelijkheid voor het auditteam en de vereiste werkzaamheden op zich.

¹⁰ Rijkswaterstaat mag hier van afwijken.

¹¹ De aannemer mag hiervoor ook een adviesbureau of ingenieursbureau inschakelen.

In de offerte-aanvraag en de opdrachtbrief aan het gecertificeerde auditteam vermeldt de opdrachtgever van de audit de onderstaande gegevens; de auditor wijst de opdrachtgever er op indien gegevens ontbreken:

- De auditfase waarvoor offerte wordt aangevraagd
- De naam/namen van de wegbeheerder(s)
- Het wegnummer of de wegnummers met hectometreringswaarde waarop de audit betrekking heeft en de wegcategorie(-en)
- Andere locatiemarkers (gemeente- of plaatsnamen, straatnamen onderliggend wegennet voor zover relevant)
- De lengte van het wegvak (begin- en eind hectometreringswaarde)
- Het aantal en de namen/nummers van de aansluitingen, de knooppunten, splitsingen, weefvakken, rijbanen
- De naam, telefoonnummer en mailadres van de contactpersoon bij de opdrachtgever
- De naam en telefoonnummer van de V&G coördinator binnen de organisatie van de opdrachtgever
- Eventuele aanvullende eisen aan het auditteam zoals het bezit van een VOL-certificaat.
- Welke voorgaande audits en auditfasen wel/niet zijn uitgevoerd
- Beschikbare documenten (tekeningen, rapportage) die ten behoeve van het opstellen van de offerte worden meegeleverd
- De datum of de periode voor het uitvoeren van de audit, inclusief auditmomenten
- De uiterste datum voor het indienen van de offerte
- De uiterste datum voor het stellen van vragen

De auditor is verplicht een onafhankelijkheidsverklaring af te geven bij het uitbrengen van een offerte (bijlage D). De onafhankelijkheidsverklaring is een onderdeel van het gecertificeerd werken voor Rijkswaterstaat en daarmee een voorwaarde. Op deze wijze is het auditrapport een officieel en geldig document.

Bij twijfel over het kunnen afgeven van deze verklaring neemt de auditor contact op met het KoVa (zie bijlage F).

Bij de offerte zal de auditleider de benodigde tijdsduur beargumenteerd aangeven. Geen audit is gelijk; daarom is er geen standaard doorlooptijd voor aan te geven. Afhankelijk van de omvang en complexiteit, maar ook van de planfase mag het auditteam ruwweg 5 tot 15 werkdagen tijd plannen om een auditrapport op te leveren.

Op droge infrastructuur projecten, die vallen onder beheer van Rijkswaterstaat mogen Verkeersveiligheidsaudits uitsluitend uitgevoerd worden door gecertificeerde auditors, die zijn opgenomen in het Register Verkeersveiligheidsauditors Rijkswegennet.

4.4 VEREISTE DOCUMENTEN EN STAAT VAN HET WERK

Bij de opdrachtverstrekking overhandigt de opdrachtgever van de audit de vereiste documenten en informatie als hieronder beschreven.

De aard en de inhoudelijke informatie van de benodigde documenten zijn afhankelijk van de fase waarin de audit wordt verricht. Er wordt uitsluitend gewerkt met door de opdrachtgever van de audit vrijgegeven, goedgekeurde tekeningen voor het uitvoeren van een audit, omdat er per fase maar één definitief rapport opgeleverd kan worden.

Uitsluitend werken met een DWG bestand en MX-modellen, is niet toegestaan; zij kunnen wel als hulpmiddel dienen. De bevindingen moeten altijd traceerbaar zijn.¹²

Ook mag er geen onduidelijkheid met de opdrachtgever van het infrastructuurproject bestaan over de staat van het werk en de status van de beschikbaar gestelde documenten voordat een auditopdracht wordt uitgevoerd. Verwacht wordt dat de OG van de audit dit tijdig afstemt met de OG van het project. De auditor verifieert voor het starten van het auditwerk de administratieve gegevens en de status van de tekeningen en overige documenten.

Dit impliceert dat het uitvoeren van een audit op basis van werktekeningen en wegsituaties waarvan bij voorbaat vaststaat dat aanpassingen nodig zijn, is uitgesloten. Hierop kan slechts een toets worden uitgevoerd (zie par. 2.4)

In verband met de uitvoerbaarheid van de VVA3 worden voor deze audit aanvullende afspraken en voorwaarden gesteld (zie par. 4.5 en 5.3).

Toelichting

Het is de verplichting van de opdrachtgever van de audit om te zorgen dat de juiste tekeningen, documenten {(audit)rapporten etc.} en informatie worden gebruikt en dat de staat van het werk zodanig is dat de verkeersveiligheidsaudit uitgevoerd kan worden. Hij/zij stemt dit ook af met de opdrachtgever van het infrastructuur project. Het is niet de verantwoordelijkheid van de auditor als op verkeerde tekeningen of niet auditwaardige wegvakken een audit wordt uitgevoerd.

Indien blijkt dat niet de juiste gegevens voor de audit in de betreffende fase zijn verstrekt, dient deze geheel over gedaan te worden op kosten van de opdrachtgever van de audit.

Door de documenten, die beschikbaar zijn, in het auditrapport te vermelden wordt elke vorm van discussie of aansprakelijkheid vermeden. De auditor doet zijn werk geheel volgens het vigerend Voorschrift voor de Verkeersveiligheidsauditor Rijkswegennet en niet naar willekeur van zijn opdrachtgever. Door deze opstelling behoudt de auditor zijn onafhankelijke status.

Toelichting

In het kader Verkeersveiligheid (LIT.4) en in paragraaf 4.4 staat een overzicht van de documenten die de auditleider dient te ontvangen voor het uitvoeren van de audit conform dit Voorschrift. De auditleider wordt aanbevolen direct bij opdrachtverlening de documenten op te vragen en navraag te doen over de stand van zaken van het werk, omdat het auditteam pas mag starten met het uitvoeren van de audit als zij over alle benodigde informatie beschikt.

¹² In verband met de vereiste mogelijkheid van een review dienen alle bestanden tenminste in pdf-formaat beschikbaar te zijn.

Een onvolledige audit wordt niet erkend door het KoVa en dient in zijn geheel opnieuw gedaan te worden (zie ook par. 3.1 laatste alinea).

4.5 VOORGESPREK

In samenhang met de complexiteit van het project kan een toelichtend gesprek tussen de opdrachtgever van de audit (de opdrachtnemer van het infrastructuurproject) en het auditteam van nut zijn. Hierbij dient duidelijk te zijn dat de audit niet verder strekt dan de verkeersveiligheid van het project in de voorgelegde planfase en uitsluitel geeft over gevaarvormende ontwerp- en inrichtingselementen in relatie tot de capaciteit en afwikkeling van het verkeer met bijbehorend risico, die ten koste gaan van een vlot en veilige gebruik door de diverse categorieën (autosnelweg)gebruikers.

Toelichting

In een gesprek kunnen onder andere aan de orde komen: het doel en de scope van het project, toelichting op de geleverde documentatie, huidige en toekomstige functie van de weg(en) in het netwerk, ontwerpuitgangspunten en eerdere auditrapporten.

De wegcategorie, de samenhang tussen functie, vormgeving en gebruik én ontworpen volgens de bij de wegcategorie behorende richtlijnen zijn het vertrekpunt. Dit in tegenstelling tot de projectuitgangspunten. Afwijkingen ten opzichte van de wegcategorie worden nadrukkelijk vermeld in het auditrapport.

Geaudit wordt aan de vigerende richtlijnen ongeacht de normen of richtlijnen waarop het ontwerp is gebaseerd.

Toelichting

De auditor houdt geen rekening met genomen besluiten of afspraken, maar in eerste instantie wel met vastgelegde (plan-) grenzen. Indien er zodanig belemmeringen van het ontwerp door de plangrenzen geconstateerd worden dat er een risico voor de verkeersveiligheid ontstaat, wordt dit duidelijk als bevinding opgenomen in de auditrapportage. Door te auditen aan de vigerende richtlijnen bewerkstelligt de auditor dat bij de oplevering van het plan de nieuwe infrastructuur voldoet aan de actuele verkeersveiligheidseisen.

Het Auditteam moet volledig onafhankelijk van uitgangspunten en (bestuurlijke) eisen van het infrastructuurproject de verkeersveiligheidsaudit kunnen uitvoeren.

Voor het uitvoeren van een VVA3 vindt vóór de geplande openstelling een vooroverleg plaats met de contactpersoon en/of uitvoerder van het werk (als vertegenwoordiger van de opdrachtgever van de audit).

Toelichting

In het overleg komen onder andere de volgende punten aan de orde:

A. Inhoud

- *Inhoudelijke wijzigingen aan het project aan de hand van tekeningen, foto's en gegevens m.b.t. tussentijds genomen uitvoeringsbesluiten*

B. Veiligheid

- *De contactpersoon van de uitvoering van de audit*
- *De veiligheidsmaatregelen tijdens de uitvoering van de audit*
- *Eventueel noodzakelijke begeleiding/beveiliging te verzorgen door de opdrachtgever van de audit.*

- *Toestemming aan de auditors om het werkvak te mogen betreden*
 - *De plaats van in- en uitrijden van het werk*
 - *Een vrijstelling van de Wegen Verkeerswet van de opdrachtgever of aannemer, in de praktijk vaak ontheffing genoemd*
- C. *De voorwaarden waaraan de staat van de uitvoering moet voldoen om de audit naar behoren te kunnen verrichten zijn:*
- *De bewegwijzering, de bebakening, markering en de bebording zijn aangebracht*
 - *De bermen zijn veilig ingericht en uitgerust (draagkracht, afschermingsconstructies, maatvoering etc.)*
 - *De markeringen zijn aangebracht (m.u.v. de overgangssituaties bestaand-nieuw)*
 - *De verlichting functioneert*
 - *Voldoende mate van veiligheid op het werk(terrein) conform par. 4.6*

4.6 VEILIGE UITVOERING

Voor het uitvoeren van een audit gelden de volgende voorwaarden:

- De auditor verricht alleen een audit als zijn veiligheid is geborgd.
- De verkeersveiligheidsaudits in het werk mogen alleen worden verricht met de vereiste vergunningen en ontheffingen (vrijstelling).
- Indien voor het veilig uitvoeren van de audit (tijdelijk) begeleiding/beveiliging nodig is, wordt deze door de opdrachtgever van de audit gerealiseerd.
- Over de wijze van veilige uitvoering worden in het voorgesprek afspraken gemaakt.

Als de veiligheid op het werk naar het oordeel van het auditteam niet voldoende is geborgd, heeft het auditteam het recht om het uitvoeren van de audit voorsnog te weigeren en in overleg te treden over het uitvoeren op een ander moment, waarbij de voorwaarden voor de auditfase in acht worden genomen.

Kernwaarden van de auditor conform het veiligheidsmanagement van RWS

Aan de proactieve veiligheidscultuur van RWS draagt de verkeersveiligheidsauditor bij vanuit zijn/haar voorbeeldfunctie op basis van de volgende punten:

- Ik werk veilig of ik werk niet en benut alle mogelijkheden die ik heb om de uitvoering van het auditwerk buiten veilig uit te voeren
- Ik beschouw veiligheid als een onderdeel van alles wat ik doe
- Ik ben verantwoordelijk voor mijn eigen veiligheid en directe collega's
- Ik spreek anderen aan op onveilig gedrag en veiligheid
- Ik accepteer dat ik aangesproken wordt op veiligheid, veiligheid is logisch
- Ik werk of rijd niet onder invloed van alcohol en/of drugs
- Ik rook niet op het werkterrein of binnen het projectgebied
- Ik gebruik alle voorgeschreven persoonlijke beschermingsmiddelen
- Ik respecteer op het werk alle extra veiligheidsregels van mijn opdrachtgever

5. HET AUDITPROCES

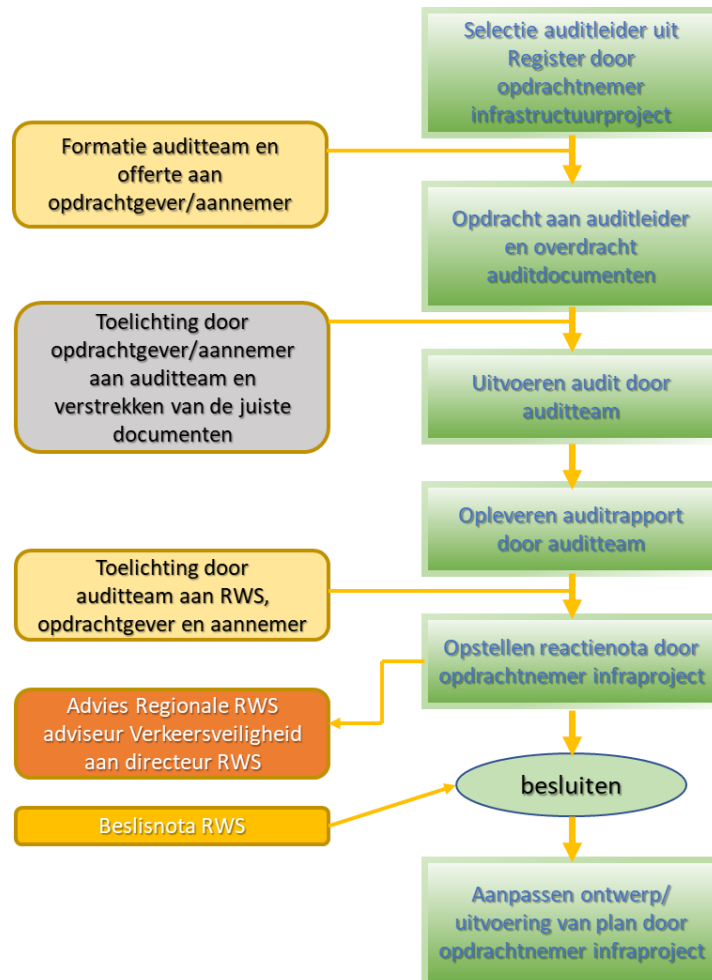
5 HET AUDITPROCES

5.1 BESLUITEN VOOR EN TIJDENS DE AUDIT

In de loop van het ontwerpproces worden tal van besluiten genomen door de projectmanager en de ontwerpers ten aanzien van het ontwerp. Bij de uitvoering van de eerste audit binnen het kader van het auditproces, normaal gesproken het integraal inpassend ontwerp t.b.v. het OTB (VVA1), mogen de auditors eventuele besluiten die dienen als uitgangspunt voor het ontwerp en inrichting van het infrastructuurproject (de scope) negeren; zij dienen onafhankelijk van de scope het gevolg hiervan voor de verkeersveiligheid te omschrijven en bevindingen met risico's als gevolg hiervan duidelijk aan te geven in het auditrapport. Bij de daaropvolgende audits worden de problemen en risico's beschreven aan de hand van de verstrekte documenten en het zichtbare resultaat in het werk.

Voor elke audit van VVA1 t/m VVA4 wordt hetzelfde proces tussen opdrachtgever en auditor doorlopen; zij zijn ook opgenomen in het kader Verkeersveiligheid. De stappen, rollen en besluiten in het auditproces zijn in het onderstaande schema weergegeven.

De rolhouders worden beschreven in par. 5.3.



Figuur 3 - Stappen en besluiten in elk auditproces (zie ook par. 4.4)

De auditor hanteert de aangeleverde tekeningen en de aanwezige inrichting van de weg als uitgangspunt. Overige aangeleverde en opgevraagde documentatie is informatief. Voor alle auditfasen is het nodig de digitale bestanden van de tekeningen (in Pdf-formaat) meegeleverd te krijgen, inclusief een actuele overzichtstekening.

De auditor beoordeelt het ontwerp uitsluitend op de aangeleverde tekeningen/documenten (bij de VVA1 en 2) (deskresearch) en op de inrichting van de weg in relatie tot de omgeving (bij de VVA3 en 4) in samenhang met de uitvoeringstekeningen.

Toelichting

Voor de eerste auditfase (VVA1) is de beschikbare ruimte voor het ontwerp al vastgelegd, evenals de projectgrenzen waarbinnen ontwerpwijzigingen moeten passen. Die zijn vaak zo krap, dat aanbevelingen voor verbetering soms leiden tot een ontwerp dat buiten deze plangrenzen valt waardoor een verkeersveiliger ontwerp niet haalbaar blijkt. In fase VVA1 ligt de verantwoordelijkheid voor de plangrenzen en afspraken erover bij het ministerie van I&W en is er een rechtstreekse lijn/contact tussen het initiatief nemend organisatieonderdeel van Rijkswaterstaat en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Andere organisatieonderdelen van Rijkswaterstaat zijn niet eerder bij het plan betrokken dan wanneer het startdocument door de minister is getekend.

De auditor houdt geen rekening met genomen besluiten of afspraken, doch in eerste instantie wel met vastgelegde (plan-) grenzen. Indien er zodanig belemmeringen van het ontwerp door de plangrenzen geconstateerd worden dat een risico voor de verkeersveiligheid ontstaat, wordt dit duidelijk als bevinding opgenomen in de auditrapportage.

De auditor beoordeelt door feitelijke waarnemingen de voorliggende situatie op tekening (of in de VVA3 en 4 fase in de praktijk) op het voldoen aan de richtlijnen etc. en het potentieel aanwezig zijn van verkeersveiligheidsrisico's voor de weg gebruiker. Dit resulteert in vermelding van de mate van risico per cluster van bevindingen en wordt zichtbaar gemaakt op een digitaal verstrekte overzichtstekening.

Elke auditfase staat op zich. Elke auditor heeft ook zijn eigen verantwoordelijkheid. De auditor analyseert de planfase aan de hand van de vigerende richtlijnen ongeacht de normen of richtlijnen waarop het ontwerp is gebaseerd.

Toelichting

Het is belangrijk eerst blanco naar het ontwerp te kijken en de bevindingen te noteren en zo nodig eerst daarna ter verificatie de rapporten uit eerdere fasen te lezen. De auditor noteert wat hij/zij constateert en laat zich niet leiden door het beeld of beslissingen uit een eerdere fase, maar geeft de niet opgeloste punten zo helder mogelijk weer plus de risico's. Elk auditrapport geeft op zichzelf een totaalbeeld van het verkeersveiligheidsniveau per planfase, VVA1 t/m VVA4.

Het auditteam geeft in het rapport geen onderbouwing van de bevindingen, maar is duidelijk over het effect op de verkeersveiligheid en vermeldt de geconstateerde onveiligheid (aard en omvang van het probleem) en een oplossingsrichting, zonder verdere aanbeveling.

Toelichting

De reden voor het niet geven van verdere aanbevelingen is dat de auditors zijn gehouden zich blijvend terughoudend op te stellen om daarmee hun onafhankelijke positie te behouden. Zij mogen geen verantwoordelijkheid voor de kwaliteit van het project op zich nemen. Dit is de reden dat de auditors geen advies of aanbeveling geven, maar een richting waarin een mogelijke oplossing gevonden kan worden. De (eind)verantwoordelijkheid voor het ontwerp en de inrichting van de weginfrastructuur ligt bij de opdrachtgever van het infrastructuurproject, respectievelijk de gemandateerde projectorganisatie.

In het auditrapport geeft het auditteam haar bevindingen weer, zonder dat daarbij wordt aangegeven welk onderzoek of welke richtlijn aan de bevinding ten grondslag ligt, maar wel met een duidelijke vermelding van aard en omvang van het verkeersveiligheidsprobleem en de oplossingsrichting.

Werken onder risicovolle omstandigheden is niet toegestaan, conform de regels vanuit het Veiligheidsmanagement van Rijkswaterstaat. Deze regels zijn opgenomen in het integrale veiligheidsplan bij elk project. In het voorgesprek (zie par. 5.3) worden over veilig werken afspraken gemaakt tussen de opdrachtgever van de audit en het auditteam. Wanneer auditors alsnog een risicovolle situatie voorzien in het uitvoeren van de opdracht, wenden zij zich in eerste instantie tot de aangewezen contactpersoon van de opdrachtgever.

Het uitvoeren van de audit VVA3, terwijl in het betreffende werkvak tegelijk nog werkzaamheden door de aannemer worden uitgevoerd, beschouwt het Rijkswaterstaat Veiligheidsmanagement als een **risicovolle omstandigheid** (zie ook par 4.5).

De auditor verricht alleen een audit als zijn/haar veiligheid is geborgd en verzoekt zo nodig om begeleiding/beveiliging bij de opdrachtgever/aannemer en handelt naar omstandigheden (zie par. 4.6).

5.2 TIJDSDUUR

Geen audit is gelijk; daarom is geen standaard doorlooptijd aangegeven. Afhankelijk van de omvang en complexiteit, maar ook van de planfase heeft het auditteam ruwweg 5 tot 15 werkdagen tijd nodig om een auditrapport op te leveren.

Toelichting

Bij de offerte zal de auditleider de benodigde tijdsduur beargumenteerd aangeven (zie bijlage G), inclusief de "Verklaring van voorkomen van belangenverstremgeling, onafhankelijkheid en geheimhouding" (bijlage D)

De benodigde tijd voor het uitvoeren van de verschillende verkeersveiligheidsaudits in de betreffende projectfasen en de benodigde tijd voor het doorvoeren van de correcties van de aangetroffen afwijkingen dient door de opdrachtgever van de audit in de werkplanning te worden opgenomen.

Bij elke verkeersveiligheidsaudit is het uitgangspunt dat de audit wordt uitgevoerd op ontwerpen en wegsituaties, die naar de mening van de opdrachtnemer/aannemer van het Infrastructuur project, het eindstadium van de voorgeschreven werkfase van het ontwerp of de realisatie, hebben bereikt. Eerst geeft de opdrachtgever van de audit de desbetreffende producten/gegevens vrij voor het verrichten van de auditwerkzaamheden. De auditor verifieert nadrukkelijk de status van de gegevens/tekeningen bij de opdrachtgever (zie par.4.4).

De VVA2 wordt uitgevoerd als het ontwerp compleet gereed is, dat wil zeggen geheel ingericht met alle bewegwijzering (-sportalen), bebording, bebakening, markering, afschermingsvoorzieningen etc. en op tekening is uitgewerkt. Enkel dan is er sprake van een compleet Integraal Inpassend Ontwerp, waarop mag worden geaudit. Dit is zo in de Wbr. bepaald en in het kader Verkeersveiligheid uitgewerkt.

Voor het uitvoeren van een VVA3 is, in tegenstelling tot een nieuwe situatie, bij reconstructies en faseringen (= niet in een keer openstellen van het gehele wegvak) meestal maar beperkt gelegenheid, omdat er geen mogelijkheden en/of tijd beschikbaar zijn om het volledig gereed gekomen wegdeel in één keer te auditen. In die gevallen dat niet in een keer een VVA3 over het gehele project/wegvak uitgevoerd kan worden, dient het auditteam in overleg met de opdrachtgever van de audit en aan de hand van in de toelichting aangegeven mogelijkheden de audit in delen uit te voeren. Omdat de audit dan veelal op verschillende tijdstippen/dagen zal worden uitgevoerd zal dit consequenties hebben voor de benodigde tijdsduur voor de complete audit en de definitieve rapportage. De auditor vermeldt in de offerte, na ingewonnen inlichtingen over het werkproces bij de opdrachtgever van de audit, expliciet hoe de audit VVA3 wordt uitgevoerd en wordt gerapporteerd.

Toelichting

Onder bepaalde omstandigheden kan de auditleider toestemming vragen aan het KoVa om een audit in delen uit te voeren. Dit is uitsluitend mogelijk in de volgende situaties:

- A. *Bij de VVA2, indien het plan in opeenvolgende delen wordt voorbereid en een totale VVA2 aantoonbaar tot stagnatie in het ontwerpproces en/of in de uitvoering gaat leiden. VVA2a en 2b rapportages enz. worden uitgebracht als deelaudit-rapport en na afloop van het auditen van de verschillende delen gebundeld in één definitief VVA2 rapport.*
- B. *Bij de VVA3, indien het werk in opeenvolgende delen gereed komt en wordt opengesteld voor het verkeer binnen een termijn van 4 maanden. VVA3a en 3b rapportages enz. worden uitgebracht als deelaudit-rapport en na afloop van het auditen van de verschillende delen gebundeld in één definitief VVA3 rapport. Neemt de uitvoering een langere periode in beslag, dan wordt het auditwerk opgesplitst in definitieve auditrapporten, waarin de delen een logische samenhang tonen.*






Het besluiten tot een afwijkende werkwijze kan eerst worden genomen na vooraf overleg en schriftelijke toestemming van het KoVa vanwege het afwijken van de bepalingen van de Wbr en aan het kader verkeersveiligheid.

De uiteindelijke werkwijze komt aan de orde in het voorgesprek (zie par. 4.5) en wordt bepaald aan de hand van de in de toelichting gegeven mogelijkheden; de werkafpraak is daarna terug te vinden in de auditopdracht en wordt verantwoord in het definitieve auditrapport.

Nochtans geldt voor iedere auditor dat uiteindelijk het gehele Voorschrift en de rapportmodule moet worden gevolgd met als resultaat één definitief rapport.

5.3 ROLLEN IN HET AUDITPROCES

Bij de organisatie van een verkeersveiligheidsaudit zijn de rollen en verantwoordelijkheden als volgt verdeeld.

Procesonderdelen	Verantwoordelijkheid van:
Besluit wel/geen auditverplichting voor het infrastructuurproject (zie paragraaf 2.3)	Projectmanager Rijkswaterstaat / Opdrachtgever infrastructuurproject
Offerte verzoek audit	Opdrachtnemer infrastructuurproject
Offerte uitbrengen met 2 onafhankelijkheidsverklaringen*	Auditleider
	
Opdrachtverlening audit	Opdrachtnemer infrastructuurproject
	
Informatie / documentatie	Opdrachtnemer infrastructuurproject
	
Uitvoering audit	Auditleider
	
Toezenden van rapportage aan: - opdrachtnemer infra-project - secretaris KoVa	Auditleider
	
Bespreken van het auditrapport	Opdrachtnemer infrastructuurproject**
Vervolg besluitvorming in planproces***	Opdrachtnemer/Opdrachtgever infrastructuurproject

* Afschrift van verklaringen aan het KoVa met verzoek om rapportnummer na opdrachtverlening

** De ON organiseert een bijeenkomst conform par. 5.4, vastgelegd in het Kader Verkeersveiligheid

*** Het vervolgproces valt buiten de verantwoordelijkheid van de auditleider en wordt beschreven in het Kader Verkeersveiligheid

Figuur 4 - Rol en verantwoordelijkheid van de auditor in het auditproces

5.4 UITVOEREN AUDIT DOOR AUDITTEAM

De auditor verricht zijn werk in een team met als uitgangspunt dat de auditors gezamenlijk werken en elkaars werk controleren op compleetheid en juistheid. Het afgeleverde auditrapport is geen discussiestuk, maar een kwaliteitsdocument dat aangeeft op welke punten het plan/werk verbetering behoeft vanwege het vereiste verkeersveiligheidsniveau.

Waar in dit Voorschrift sprake is van “de auditor” is in de praktische uitvoering van de audittaken altijd het auditteam bedoeld (bestaande uit twee gecertificeerde personen, van wie één de auditleider is).¹³

De auditleider of het auditteam lichten het auditrapport toe in een door de opdrachtgever georganiseerde bijeenkomst met behoud van een onafhankelijke positie en treedt niet in discussie. Mag zich vanwege deze positie niet in de rol van adviseur laten plaatsen of zich in die richting uiten. Bij deze bijeenkomst zijn tenminste aanwezig de technisch projectmanager van RWS, de technisch manager van de aannemer en de RWS verkeersveiligheidsadviseur in de regio, zoals vastgelegd in het kader Verkeersveiligheid.

Het auditteam beperkt de werkzaamheden bij het Integraal Inpassen Ontwerp (IIO) en het Definitief Ontwerp (DO), respectievelijk VVA1 en VVA2 van een infrastructuurproject van een nieuwe weg, gewoonlijk tot deskresearch. Bij reconstructies van een bestaande (rijks)weg bezoeken de auditors zo nodig de locatie om vanwege de complexiteit aanvullende informatie te verkrijgen over de wegenstructuur, de wegomgeving en het verkeersgedrag.

Bij de verkeersveiligheidsaudit in de pre-opening (VVA3) en after-opening (VVA4) wordt de situatie door middel van een locatiebezoek beoordeeld zowel in de daglicht als in de nachtsituatie, vanwege het belang van een goede beoordeling van het wegbeeld onder genoemde, verschillende omstandigheden en de invloed van de omgeving op de logica van het wegbeeld. Het locatiebezoek is in deze fasen de belangrijkste informatiebron. Vanuit de wettelijke grondslag voor het uitvoeren van een VVA (Wbr) is de auditor gerechtigd video-opnamen te maken. De video-opnamen worden niet gedeeld met anderen. Een verwerkersovereenkomst in het kader van de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) hoeft niet te worden opgesteld. De video-opnamen mogen tot maximaal een half jaar na opleveren van de VVA-rapportage worden bewaard.

De VVA3 dient plaats te vinden op een niet in gebruik genomen wegvak en is bedoeld om een onjuiste uitvoering nog te corrigeren voor openstelling. Hieronder vallen ook alle inrichtingsmaatregelen, zoals de combinatie van bebakening, markering, bebording en bewegwijzering. Ook zijn maatcontroles op kritieke punten vereist.

Bij de VVA3 en VVA4 krijgt het waarnemen en begrijpen van de weginrichting extra aandacht en kan leiden tot wijziging in de plaats/situatie, extra afschermingsmaatregelen of maatregelen ter voorkoming van misleiding of verblinding. Van belang is verder het tijdig kunnen waarnemen van de benodigde informatie en de beschikbare tijd om een manoeuvre in te zetten en af te ronden, waarbij logica en vlotte herkenning en dosering van informatie van belang zijn.

Een voorwaarde voor het uitvoeren van een VVA3 is dat er voldoende zicht is op het wegbeeld. Wordt dit beeld op essentiële punten verstoord door materiaal of materieel van de aannemer en/of bakens e.d. dan heeft het auditteam het recht om de VVA3 uit te stellen tot nader order.

¹³ Het gebruik van de mannelijke vorm voor het aanduiden van de auditor heeft een louter taalkundige reden.

Toelichting

Een VVA3 vindt circa vijf werkdagen voor de openstelling plaats bij daglicht en bij duisternis en in geval van het nog ontbreken van essentiële inrichtingselementen een tweede ronde één dag voor de openstelling; ook uitgevoerd in een dag- of een nacht situatie.¹⁴

Hierbij kunnen video-opnamen en foto's helpen om een goed rapport op te stellen. Bij twijfel worden in de praktijk ook dimensionale metingen verricht op kritische punten, als hier vanwege optredend veiligheidsrisico aanleiding toe is.

Zoals al eerder is opgemerkt is voor het uitvoeren van een VVA3 doorgaans maar beperkt gelegenheid, vooral bij reconstructies. De opdrachtnemer van het infrastructuurproject zal in de laatste fase van de uitvoering nog de (plaatselijk) ontbrekende weginrichting- en uitrustingsonderdelen plaatsen/aanbrengen om daarmee het werk volledig af te ronden.

In alle gevallen vindt bij een VVA3 vóór de openstelling van het werk door het auditteam een eerste auditmoment plaats en worden de technisch manager van de aannemer en de RWS verkeersveiligheidsadviseur in de regio via een e-mail geïnformeerd over de al geconstateerde risicovolle punten met vermelding dat vanwege het tweede auditmoment het uiteindelijke aantal punten kan afwijken. Het complete overzicht van de risicovolle punten wordt uitgewerkt in het auditrapport met de eerder verzonden e-mail als bijlage.

Bij de VVA3 gaat de e-mail met bevindingen naar de technisch manager van het project en naar de verkeersveiligheidsadviseur¹⁵ van de opdrachtgevende RWS-regio van het infrastructuurproject om herstelwerkzaamheden snel uit te kunnen voeren.

Het eerste auditmoment van de VVA3 wordt in overleg tussen auditteam en de opdrachtnemer van het infrastructuurproject gekozen waarbij als maatstaf moet worden aangehouden dat de weginrichting al zodanig compleet is dat een verkeersveiligheidsaudit zinvol kan plaatsvinden en dat er nog gelegenheid is om vóór de openstelling voor het verkeer de al geconstateerde punten te herstellen. Dit betreft in ieder geval de risicovolle punten, die een veilig gebruik van de weg bemoeilijken of belemmeren.

Bij een reconstructie of een gefaseerde openstelling is het nodig om direct na openstelling nog een extra auditronde uit te voeren, omdat daarvoor de eindsituatie nog onoverzichtelijk was door de aanwezigheid van de nodige afzettingen/ bakens ten behoeve van de werksituatie. Naar het oordeel van de auditor vindt deze extra auditronde plaats in de dag- of nachtsituatie, dat wil zeggen onder de meest kritische omstandigheden. Dit blijft echter, vanwege het vastgelegde moment in de Wbr. artikel 11c, 1e lid, een ongewenste situatie en is daarmee geen vervanging van de VVA4.

De auditmomenten worden vooraf in overleg bepaald en duidelijk vastgelegd in de opdracht aan het auditteam, zodat elk auditmoment wederzijdse goedkeuring heeft.

¹⁴ Bij kortlopende reconstructies met weekendafsluitingen wordt hiervan in overleg afgeweken met in acht name van de overige voorwaarden gesteld aan een complete audit en een veilige uitvoering

¹⁵ De verkeersveiligheidsadviseur wordt de mogelijkheid geboden om de netwerkdirecteur RWS tijdig te informeren over bevindingen met een niet acceptabel veiligheidsrisico en maatregelen te nemen vóór openstelling.

Nadat de VVA3 volledig is uitgevoerd conform afspraak, wordt direct gerapporteerd aan de opdrachtgever/aannemer en volgt het definitieve auditrapport.

Faseringen, ook langer dan één jaar, komen in het algemeen niet in aanmerking voor een verkeersveiligheidsaudit, omdat dit geen verplichting is die voortvloeit uit de Europese richtlijn of Wbr. Faseringen op rijkswegen worden beoordeeld vanuit een ander werkproces. Alleen een situatie die niet direct geheel overeenkomstig de eindsituatie kan worden ingericht, maar wel als eindsituatie is bedoeld, dient wel te worden geaudit. In deze situatie kan het voorkomen dat plaatselijk nog gele belijning en bebording en tijdelijke bewegwijzering aanwezig is. Daarom moeten in deze situaties soms meerdere auditmomenten plaatsvinden (zie paragraaf 5.2).

Binnen vijf werkdagen na het laatste auditmoment worden alle bevindingen uit de verschillende auditmomenten (voor en na dan wel dag en nachtsituatie) gerapporteerd in één definitief VVA3 rapport.

Onafhankelijk van het tijdstip van de verschillende auditmomenten van de VVA3, dient de VVA4 na een gewenningsperiode door het verkeer van 3 à 4 maanden te worden uitgevoerd.

Toelichting

Deze tijdspanne wordt enerzijds bepaald door nog uit te voeren goedgekeurde werkzaamheden na de openstelling en anderzijds dient deze voldoende te zijn om frequent en structureel afwijkend weggedrag vast te stellen. Bedacht dient te worden dat uitstel van de VVA4 betekent dat nog geen complete contractuele overdracht van het beheer van de weg aan RWS kan plaatsvinden en kan voor de aannemer financiële consequenties hebben; de auditor houdt hier bij de planning van zijn auditwerkzaamheden rekening mee.

Het auditteam heeft het recht om de audit (VVA3 en VVA4) tot nader order uit te stellen als er onvoldoende ruimte en zicht is om de audit naar behoren uit te voeren of de veiligheid naar het oordeel van de auditor onvoldoende is gegarandeerd. De communicatie hierover vindt plaats met de opdrachtgever van de audit (en de contactpersoon van de opdrachtgever voor uitvoering van de audit) waarbij de audit leider per telefoon en e-mail zijn besluit bevestigt met opgave van redenen, eventueel ondersteund door foto's.

Per project/projectonderdeel en VVA-onderdeel (VVA1 en 4) wordt principieel één definitief auditrapport opgesteld. Als echter de tijdplanning voor een volledige VVA2 of VVA3 in de planning van de opdrachtnemer van het infrastructuurproject te krap is of als het werk/werkvak in delen wordt opengesteld, mag de auditor met instemming van de opdrachtgever besluiten om het wegtracé meerdere malen te bezoeken en per keer een deel te auditen (zie de toelichting in par. 5.2).

Voorlopige rapportages zijn niet toegestaan, wel deelaudits (zie definitie).

Zoals staat aangegeven in het kader Verkeersveiligheid, is de opdrachtgever van de audit verplicht om een bijeenkomst te organiseren waarin de auditors na afloop van de audit een toelichting geven op het opgestelde en ingediende auditrapport. De auditors gaan niet in discussie en geven geen beoordeling of advies, zodat hun onafhankelijke positie niet ter discussie gesteld kan worden. De toelichting kan evenmin leiden tot een aanpassing van het auditrapport.

Dit is van belang om elke vorm van koppeling aan het project te voorkomen en zorg te dragen dat in een volgende fase opnieuw als onafhankelijk auditor mag worden gewerkt. Bij deze bijeenkomst zijn tenminste de voorgeschreven personen aanwezig: de technisch manager van het project en de verkeersveiligheidsadviseur van de RWS-regio.

De afhandeling van het auditrapport valt onder het contract van de opdrachtnemer van het infrastructuurproject en volgt de daarvoor vastliggende procedure van reactienota en beslisnotitie, zoals vastgelegd in het kader Verkeersveiligheid.

5.5 RAPPORTAGE

Na het ontvangen van een opdracht voor een audit meldt de auditleider het werk aan bij het KoVa en stuurt een afschrift van de vereiste verklaringen mee. In reactie ontvangt de auditleider een officieel registratienummer voor het auditrapport. De auditors rapporteren op uniforme wijze aan de hand van een format met bijlagen (zie bijlage B) en geven hun bevindingen gestructureerd weer (zie hoofdstuk 6 voor de details).

Het auditteam stelt per fase van het infrastructuurproject een auditrapport samen met een weergave van de bevindingen en de oplossingsrichtingen. Daarnaast wordt in het rapport het risico van clusters van bevindingen benoemd en gewaardeerd. Bij separate bevindingen met een bijzondere impact wordt het risico apart vermeld en voorzien van een korte toelichting (zie par. 6.2). Het totaal aan risico's wordt overzichtelijk gepresenteerd op een overzichtskaart van het project.

Het auditteam heeft aan haar verplichtingen voldaan na het opleveren van het auditrapport en het geven van de vereiste mondelinge toelichting er op in een door de opdrachtgever georganiseerde bijeenkomst.

De auditor draagt mede verantwoordelijkheid voor het eenmalig uitvoeren en rapporteren van één officiële verkeersveiligheidsaudit per auditfase en ontvangt auditrapporten van een eerdere fase van de opdrachtgever van de audit.

Voorlopige rapportages zijn niet toegestaan; deelrapportages wel (zie par. 5.2).

Dit betekent dat het in delen auditen van een werk i.v.m. bijvoorbeeld een gefaseerde openstelling van een wegvak wel mogelijk is.

Na de gehele openstelling worden echter alle bevindingen gevat in één definitief auditrapport, geheel conform dit voorschrift.¹⁶

Van elk (deel)auditrapport wordt direct na gereedkomen een kopie naar het KoVa gestuurd, zodat het KoVa haar taken naar behoren kan uitvoeren.

¹⁶ Bij zeer grote of langlopende projecten ligt het voor de hand om een bundeling te maken van samenhangende delen per jaar.

6. INHOUD AUDITRAPPORT

6 INHOUD AUDITRAPPORT

6.1 WIJZE VAN RAPPORTEREN

Van de verkeersveiligheidsaudit dient een “verslag” te worden gemaakt (Wbr. art. 11c lid 1b) per opeenvolgende planfasen van droge infrastructurele projecten van Rijkswaterstaat.

Het “verslag” in de vorm van een rapport bevat in elk geval drie voorgeschreven onderdelen conform de Uitvoeringsregeling, artikel 4 (Lit. 3):

- a) een beoordeling van de verkeersveiligheidskritieke ontwerpelementen in de betreffende fase, zoals vermeld in bijlage II bij richtlijn 2008/96/EG;
- b) toepasselijke aanbevelingen op het gebied van verkeersveiligheid naar aanleiding van de in onderdeel a bedoelde beoordeling;
- c) indien bij de toepassing van onderdeel a onveilige kenmerken zijn vermeld, maar het ontwerp niet wordt verbeterd voor het einde van de geschikte fase, zoals vermeld in bijlage II bij richtlijn 2008/96/EG, een toelichting van de redenen daarvoor.

(Toelichting: bij b en c wordt verwezen naar de reactienota en genomen besluiten).

De werkwijze is procesmatig en inhoudelijk verankerd in het vigerend kader Verkeersveiligheid.

Het auditrapport dat door de verkeersveiligheidsauditors wordt opgesteld voorziet in de eerste twee van de bovenstaande punten door het vermelden van de verzameling van bevindingen met het verkeersveiligheidsprobleem en de bijbehorende oplossingsrichtingen. Daarnaast wordt voor het traject van de bevindingen op locatie of wegvakniveau het ongevalsrisico aangegeven, voorzien van een korte toelichting. Het rapport sluit af met een kwaliteitsaanduiding op grond van de omvang van de bevindingen en het risiconiveau.

Na het gereedkomen van het auditrapport wordt vervolgens door de projectorganisatie de reactienota (zie punt c.) verzorgd en toegevoegd, zodat uiteindelijk alle vereiste onderdelen van het “verslag” zijn ingevuld. De reactienota valt echter niet onder de taken van de verkeersveiligheidsauditor.

Per auditfase wordt uiteindelijk één definitief auditrapport opgesteld door het auditteam. Het rapport is een bondige weergave van het infraproject en de (ontwerp)kenmerken die de verkeersveiligheid nadelig kunnen beïnvloeden. De nadruk ligt op het behalen van een voldoende verkeersveiligheidsniveau om een veilig gebruik van de weg te waarborgen. Er wordt gewerkt met een vast format. Dit houdt in dat alle bevindingen in een vaste volgorde worden opgenomen in het auditrapport, inclusief de bijlagen. In bijlage B is het format voor de auditrapportages opgenomen.

Indien het noodzakelijk is om een probleempunt nader te duiden kan dat worden gedaan in een bijlage met een deeltekening van het onderdeel of met een foto. Een auditrapport is een integrale beoordeling en kan alleen adequaat plaatsvinden in samenhang met de omgeving en de aansluitende wegvakken en onderliggende wegen.

Een auditor is op basis van persoonlijke deskundigheid gecertificeerd en werkt derhalve op persoonlijke titel: zijn naam wordt voor op het auditrapport vermeld. Als de organisatie waarbij de auditor in dienst is, vanuit bijvoorbeeld ISO normen, eist dat een leidinggevende tekent voor akkoord van het rapport, bestaat de mogelijkheid het rapport vergezeld te doen gaan van een aanbiedingsbrief, waarin wordt verklaard dat het rapport conform de ISO normen tot stand is gekomen en administratief is verwerkt. Het auditrapport wordt ondertekend door de leden van het auditteam.

6.2 STATUS

Het opgeleverde auditrapport heeft de status definitief. Er mogen na indiening geen zaken anders dan van administratieve aard (projectgegevens) worden gewijzigd noch door de auditor, noch op aanwijzing van de opdrachtgever. Het in omloop brengen van een tweede versie met hetzelfde rapportnummer, verstrekt door het KoVa, is in strijd met het Voorschrift.

De auditors controleren tijdig de verkregen administratieve gegevens, die vermeld worden voor in de auditrapportage. Zij verifiëren, voordat gestart wordt met het inhoudelijke auditwerk, de juiste status van de verstrekte tekeningen/gegevens (zie par 4.4).

De reikwijdte van het auditteam en het KoVa gaat niet verder dan de auditrapportage en de toelichting op het auditrapport (zie par 5.3).

6.3 BEOORDELING

Het team van gecertificeerde auditors constateert haar bevindingen op grond van eigen expertise en ervaringen en gebruikt bij haar werkzaamheden een checklist, zoals in paragraaf 3.1 is beschreven.

Toelichting

De checklist (zie bijlage G1 en G2) dienen voor de auditor als geheugensteuntje van ontwerpelementen en -aspecten, zoals opgenomen in richtlijnen, Vka etc. geldend voor het hoofdwegennet. De lijsten zijn uitdrukkelijk geen herhaling of samenvatting van standaarden (normen, kaders, handreikingen). Het resultaat dient een integrale beoordeling te zijn van alle aspecten. Om die redenen is de lijst globaal gehouden in de vorm van aandachtspunten, een hulpmiddel om na te gaan of bij de audit geen belangrijke aspecten over het hoofd zijn gezien vanuit het gezichtspunt van alle relevante groepen verkeersdeelnemers.

Bevindingen

De auditor neemt bij zijn gedetailleerde, systematische en technische verkeersveiligheidscontrole alle geconstateerde onveiligheidspunten als bevinding op in het auditrapport, ook als de opdrachtgever van de audit aangeeft hier niets aan te kunnen veranderen. De bevindingen worden per ontwerponderdeel gerubriceerd in een tabel, zoals alignment, dwarsprofiel, knooppunten en aansluitingen, inrichting en uitrusting etc.

Per bevinding wordt in een tabel kort en bondig het verkeersveiligheidsprobleem beschreven en de oplossingsrichting vermeld.

Toelichting

Het auditteam maakt bij de analyse op integrale wijze en in willekeurige volgorde gebruik van de volgende aandachtspunten:

- *Mate van afwijking ten opzichte van de standaarden (normen, kaders, handreikingen)*
- *Invloed van de locatie specifieke vormgeving en inrichting van de weg (omgeving)*
- *Invloed op het gedrag van weggebruikers (het toepassen van de HF-principes: 1. Verwachtingspatroon 2. Waarnemen 3. Begrijpen 4. Kunnen 5. Willen)*
- *Interactie voertuigen op de vormgeving/toestand van de weg*
- *Vergevingsgezindheid van de weg*
- *Invloed van dynamische aspecten zoals I/C-verhouding, modaliteiten, e.d.*

Opmerkingen (O)

Naast bevindingen kan in bepaalde gevallen een (toelichtende opmerking) (O) worden gemaakt of informatie worden verstrekt over de aangetroffen verkeerskundige situatie. Opmerkingen zijn veelal van belang met het oog op de geloofwaardigheid van eventuele (niet verkeerskundige) maatregelen voor de weggebruiker in de voorliggende situatie en het uiteindelijk te verwachten effect ervan op het weggedrag.

6.4 RISICOMANAGEMENT

Bij Rijkswaterstaat wordt actief risicomanagement toegepast; dit geldt ook op het gebied van verkeersveiligheid. De nieuwe werkwijze verlangt van de auditors dat bevindingen worden geanalyseerd op het aanwezige verkeersveiligheidsrisico dat ontstaat bij gebruik van de weg.

Voor verkeersveiligheid geldt: het risico is de kans dat een potentieel gevaar resulteert in een daadwerkelijk incident en de ernst van het letsel of de schade die dit tot gevolg heeft. Een grote kans hoeft dus nog geen groot risico te betekenen. Als de kans van een gebeurtenis tamelijk groot is, maar het nadelige effect ervan heel klein, dan is het risico niet al te groot. Dit betekent dat een systematische aanpak noodzakelijk is om risico's goed en effectief in kaart te brengen en richting te geven hoe die zijn te beheersen.

Toelichting

Over de term risico mag geen misvatting ontstaan. In een auditrapport is een bevinding een verkeersveiligheidsrisico of is dat niet als zodanig en blijft in het laatste geval achterwege. Zinsneden als "we twijfelen over..." of "mogelijk ontstaat ..." horen niet in een auditrapport thuis. Bevindingen worden zo SMART mogelijk genoteerd. Dus niet "situatie is onduidelijk", maar "de situatie leidt bij weggebruikers tot ... met als gevolg....".

Het team van auditors maakt van clusters van bevindingen een risicoanalyse. Daarbij worden potentiële gevaren benoemd en in kaart gebracht. Per separate bevinding of cluster van bevindingen wordt de kans van het optreden bepaald en wordt vervolgens op grond van expert-judgement bepaald wat de schade/gevolgen zijn die op kunnen treden als een situatie/ongeval zich daadwerkelijk voordoet. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de risicotabel (Bijlage C). De redenen voor deze systematische risicobepaling is dat een risico altijd afhankelijk is van de omstandigheden ter plaatse (relatie weg en omgeving plus Human Factors) en er veelal onvoldoende cijfermatige materiaal beschikbaar is om alle risico's op kwantitatieve manier te berekenen.

De bedoeling van een risicoanalyse is dat er na de analyse wordt vastgesteld op welke wijze de risico's kunnen worden beheerst, of kunnen worden teruggebracht tot een aanvaardbaar niveau. De auditors geven hiertoe een oplossingsrichting.

Toelichting

Een goede risicoanalyse is geen star en simpel overzichtslijstje maar behoort een dynamisch proces te zijn dat meeloopt met de verschillende VVA fasen. Indien risico's in een vroeg stadium, bij de VVA1 worden herkend, kunnen deze beter beheerst of zelfs worden voorkomen tegen geringere kosten of kostenneutraal. Tijdens het verdere ontwerp- en bouwproces verdwijnen risico's en dienen nieuwe risico's zich aan. Risicomanagement verkeersveiligheid is het voorzien van risico's in alle fasen en om de aannemer en Rijkswaterstaat in staat te stellen daarop adequaat te reageren om deze risico's te beheersen en zo mogelijk uit te sluiten.

6.5 RISICOSCORE

De risicoscore komt tot stand op grond van het door de auditors bepaalde risico, waarbij het risico wordt uitgedrukt in een kleurcode uit de Risicotabel (Bijlage C).

Het inschalen van geconstateerde verkeersveiligheidsrisico's naar ernst vindt plaats aan de hand van de gekwantificeerde risico index (risicomatrix verkeersveiligheid, zie kader Verkeersveiligheid, deel A) waarbij de potentiële ongevalskans in relatie tot het potentiële letselrisico staat. Hiermee wordt zowel de omvang van het risico als de noodzaak van de maatregelen vastgelegd.

De auditor neemt alle verkeersveiligheidsrisico's die worden geconstateerd op in het auditrapport, ook als de opdrachtgever van de audit van te voren aangeeft dat het een bewuste keuze is om het risico te accepteren en hier niets aan te kunnen veranderen. De nadruk ligt op het waarborgen van een verkeersveilig gebruik van de weg.

We onderscheiden drie niveaus van risico, elk met een eigen kleur. Hiermee wordt zowel de omvang van het risico (kans x ernst) als de noodzaak van maatregelen aangegeven.

Toelichting op de kleurcode

Gemiddeld risico	situatie met kans op materiële schade en letsel
Groot risico	situatie met kans op ernstige verkeersslachtoffers
Zeer groot Risico	situatie met kans op verkeersdode(n)

Om een beeld te geven van wat er onder de verschillende kleurcodes wordt volstaan volgt een indicatieve beschrijving.

- *Geel: lokale situaties die gemakkelijk leiden tot ongevallen waarbij letselslachtoffers vallen.*
- *Oranje: lokale situaties tot situaties over grote lengte die een dusdanig potentieel risico meebrengen dat er ernstige slachtoffers kunnen vallen, waarbij ook nog gemakkelijk secundaire ongevallen kunnen ontstaan met een groot tot zeer groot risico.*
- *Rood: zeer risicovolle situaties en wegvakken die veelal hoog frequent leiden tot zeer ernstige slachtoffers en doden.*

Iedere bevinding is waardevol en dient de intentie te zijn de risico's weg te nemen en te beheersen. Aan elke bevinding is een probleembeschrijving, risicobeschrijving en oplossingsrichting gekoppeld. Bevindingen met minimaal risicokleur 'geel' conform de risicomatrix Verkeersveiligheid worden gescoord met een kleur. Bevindingen met een lager risico dan 'geel' (gemiddeld risico met kans op materiële schade en letsel) krijgen geen kleur.

Het opnemen en beschrijven van enkel de separate bevindingen duidt soms onvoldoende de noodzaak de gedetecteerde afwijkingen en daaraan gekoppelde risico's aan te pakken. Bevindingen die locatie specifiek interfereren worden geclusterd gepresenteerd in de auditrapportage. De onderlinge samenhang tussen de bevindingen wordt beschreven en daarmee komt vooral de redenen waaróm de afwijking tot risico's leiden, naar voren. Aan elk cluster van bevindingen wordt, naast de individuele risicobepaling, het gebundelde risico ingeschaald conform de risicomatrix Verkeersveiligheid. Het is uitdrukkelijk wel de bedoeling dat ook bevindingen die lager scoren dan 'geel' onderdeel uit kunnen maken van een cluster, zodat de mede worden hersteld en daarmee onderdeel uitmaken van het vervolgproces (beslisnotitie).

Welke maatregelen op grond van het auditrapport worden genomen ten behoeve van de verkeersveiligheid wordt bepaald door de opdrachtgever van het infrastructuurproject, dat wil zeggen het management van het regionale organisatieonderdeel van Rijkswaterstaat in afstemming met de adviseur Verkeersveiligheid en het projectteam. Zij leggen dit vast in een Beslisnotitie en geven aan of en in hoeverre het risico acceptabel is, zoals staat aangegeven in het vigerend kader Verkeersveiligheid.

6.6 VERKLARING VAN HET AUDITTEAM

Het laatste hoofdstuk van het auditrapport wordt afgesloten met een ondertekende en gedateerde verklaring van de auditors over de uitgevoerde werkzaamheden (zie bijlage D). De al afgegeven verklaringen met betrekking tot onafhankelijkheid en geheimhouding bij de offerte mogen hiervoor worden aangewend.

6.7 OVERZICHTSKAART EN AFBEELDINGEN

Vaste bijlagen van de VVA-rapporten zijn overzichtskaarten, waarop de locaties van de bevindingen en de risicoclusters met nummer worden aangegeven.

7. KWALITEITSBORGING

7 KWALITEITSBORGING

7.1 KWALITEITSCONTROLE VAN HET AUDITWERK

Door Rijkswaterstaat is het Kwaliteitsorgaan Verkeersveiligheidsaudits (KoVa) in het leven geroepen voor de borging van de kwaliteit van audits, alsmede de beschikbaarheid¹⁷ en kwaliteit van gecertificeerde auditors. Het KoVa ziet toe op de kwaliteit van audits en voert daartoe reviews uit op auditrapportages. Ook besteedt het KoVa aandacht aan competenties, opleiding en certificering van auditors. De instelling van het KoVa geeft invulling aan de kwaliteitsborging zoals vereist in de Europese richtlijn.

Vanwege de toezichthoudende rol van het KoVa op zowel de werkwijze van de auditors als op de kwaliteit van de auditrapporten is het KoVa voor de auditors het aanspreekpunt bij vragen en discussiepunten. Dit houdt in dat bij een vermeende noodzakelijke afwijking van de voorschriften de auditleader eerst handelt na overleg met het KoVa; de uitkomst van een dergelijk overleg wordt schriftelijk vastgelegd en als bijlage opgenomen in het auditrapport.

7.2 COMPETENTIES AUDITORS

De auditors hebben door het afleggen van het examen hun kennis en competenties bewezen. De ontwikkelingen in het vakgebied gaan echter door en de eisen aan de auditors blijven onveranderd gelden. Dit impliceert dat de auditors verplicht zijn zich voortdurend op de hoogte te stellen van vernieuwingen en veranderingen op het terrein van regelgeving en afspraken. Aan de basis daarvan worden zij ondersteund door het KoVa en zijn daartoe verplicht deel te nemen aan jaarlijkse terugkomdagen voor kennisoverdracht, reflectie en verdere afspraken, zoals vastgelegd in de bepalingen van het verleende certificaat.

7.3 VERKLARING AUDITORS

Zowel vanuit opdrachtgeverszijde als vanuit het KoVa wordt grote waarde gehecht aan de onafhankelijkheid en zorgvuldige werkwijze van de auditor. Het auditrapport is in het werkproces een belangrijk, officieel document met een contractuele status, een wettelijke basis (Wbr) en gebaseerd op de Europese richtlijn.

Met het ondertekenen van het certificaat van bevoegdheid tot het uitvoeren van Verkeersveiligheidsaudits op het Rijkswegennet heeft de auditor verklaard zich te houden aan alle bepalingen die op het certificaat zijn vermeld (Bijlage E).

Zodra de auditor meent dat een bepaling of verklaring door bijzondere omstandigheden niet kan worden nagekomen is hij/zij gehouden in nauwe samenspraak met het KoVa te handelen. Het KoVa geeft dan schriftelijk uitsluitel over de te hanteren werkwijze en eventueel geldende voorwaarden.

¹⁷ Het KoVa zorgt voor de opleiding van het benodigd aantal auditors echter niet voor het beschikbaar zijn voor het auditwerk.

7.4 REVIEW AUDITRAPPORT

De toezichhoudende taak van het KoVa komt onder meer tot uitdrukking in het steekproefsgewijs uitvoeren van een review op auditrapporten. Het resultaat van deze werkzaamheden wordt schriftelijk vastgelegd en besproken met de auditors. Afwijkende zienswijzen worden ter verbetering vertaald naar aanwijzingen voor het auditwerk.

Het KoVa heeft als een van haar taken opgelegd gekregen dat iedere auditor periodiek een review op zijn/haar auditwerk ontvangt en over het resultaat zowel schriftelijk als mondeling wordt gerapporteerd. De gegevens worden opgenomen in het Register.

De auditor is gehouden alle medewerking aan het KoVa te verlenen tot het uitvoeren van een review op een auditrapport; op verzoek te verschijnen voor bespreking van de resultaten en de nodige aanwijzingen op te volgen. Dit met het oog op behoud van kwaliteit van het auditwerk en de auditrapporten.

7.5 GESCHILLEN

Indien het auditteam zich houdt aan de voorschriften, formats en bepalingen op het certificaat en nochtans geschillen ontstaan met de opdrachtgever van de audit, dient niet de auditor, maar de opdrachtgever zich tot het KoVa te wenden. Tekst van gelijke aard is opgenomen in het kader Verkeersveiligheid.

Het KoVa zal bemiddelen en zo nodig een commissie van bezwaar benoemen. De uitspraak van deze commissie is bindend. De commissie wordt samengesteld uit een vertegenwoordiger van de SWOV, een vertegenwoordiger van het KoVa en een onafhankelijke derde als voorzitter. Deze derde persoon heeft de gezamenlijke instemming van voornoemde twee leden evenals de persoon en/of organisatie die het bezwaar heeft ingediend. Deze werkwijze komt overeen met de werkwijze zoals opgenomen in het Reglement Register Verkeersveiligheidsauditors Rijswegennet.

7.6 GEHEIMHOUDING

Auditors worden geacht onder geheimhouding te werken met niet openbare gegevens in de vorm van werkdocumenten/tekeningen van de opdrachtgever van de audit en/of Rijkswaterstaat, inclusief beschikbaar gestelde computerbestanden, zoals o.a. de Vka. Zonder schriftelijke toestemming van de opdrachtgever en van Rijkswaterstaat, mogen geen informatie of gegevens van het project in enige vorm naar buiten gebracht worden.

Ter beschikking gestelde (werk)documenten dienen steeds veilig, afgesloten bewaard te worden en mogen alleen door de auditors en uitsluitend voor het uitvoeren van de verstrekte opdracht worden gebruikt.

LITERATUUR

LITERATUUR

1. Richtlijn van het Europees Parlement en de Raad betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur. Richtlijn 2008/96/EG (PbEU.L319/59).
2. Wet van 2 december 2010 tot aanpassing van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken ter implementatie van Richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 betreffende het beheer van de Verkeersveiligheid van weginfrastructuur (Pb EU L 319/59). Staatsblad Jaargang 2010 nr. 822.
3. Regeling ter implementatie van richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 november 2008 betreffende het beheer van de verkeersveiligheid (Staatscourant 2010 nr. 20332 17 december 2010)
4. Kader Verkeersveiligheid, deel A en deel B (RWS, vigerende versie).
5. Gedrag weggebruikers, een handreiking, Rijkswaterstaat, december 2012
6. Human Factors voor verkeersveiligheid in het wegontwerp, Rijkswaterstaat, januari 2016

BIJLAGEN

BIJLAGE A CRITERIA AUDITFASEN¹⁸

RICHTLIJN 2008/96/EG van het Europees parlement en de raad betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur BIJLAGE II Verkeersveiligheidsaudits van wegen voor infrastructuurprojecten

1. Criteria in de voorontwerpfase (VVA1):

- a) geografische ligging (bijvoorbeeld gevoeligheid voor landverschuivingen, overstromingen, lawines), seizoen- en weersomstandigheden en seismische activiteit;
- b) typen van kruispunten en afstanden tussen kruispunten;¹⁹
- c) aantal en type rijstroken;
- d) soorten verkeer die op de nieuwe weg toegelaten zullen worden;
- e) functionaliteit van de weg binnen het wegennet;
- f) meteorologische omstandigheden;
- g) rijnsnelheid;
- h) doorsneden (bijv. breedte van de rijbanen, fietspaden, voetpaden);
- i) horizontaal en verticaal tracé;
- j) zichtbaarheid;
- k) ontwerp van de kruispunten;
- l) middelen van openbaar vervoer en infrastructuur;
- m) spoorwegovergangen.

2. Criteria in de fase van het gedetailleerde ontwerp (VVA2):

- a) tracé;
- b) samenhangende verkeerstekens en markeringen;
- c) verlichting van verlichte wegen en kruispunten;
- d) apparatuur langs de weg;
- e) omgeving van de weg, met inbegrip van vegetatie;
- f) vaste obstakels langs de weg;
- g) aanleg van veilige parkeerterreinen;
- h) kwetsbare weggebruikers (bijv. voetgangers, fietsers en bestuurders van motorvoertuigen);
- i) gebruikersvriendelijke aanpassing van de afscherpende constructies langs de weg (middenbermen en vangrails om risico's voor kwetsbare weggebruikers te vermijden).

3. Criteria in de fase voor de ingebruikneming (VVA3):

- a) veiligheid en zichtbaarheid van de weggebruiker in verschillende omstandigheden, zoals duisternis en onder normale weersomstandigheden;
- b) leesbaarheid van verkeerstekens en markeringen;
- c) toestand van het wegdek.

¹⁸ De letterlijke Nederlandse vertaling van bijlage II van de Europese Richtlijn 2008/96/EG.

In Nederland wordt standaard niet geaudit op de onderdelen 1a en 1l vanwege de geologische opbouw van de ondergrond en de wijze van aanleg van weginfrastructuur.

Indien er niettemin reden voor is vanwege maatregelen voor bijvoorbeeld verwachte aardbevingen, dan wordt dit apart besproken tijdens het vooroverleg (zie par.4.5) en vastgelegd in de auditopdracht.

¹⁹ Inclusief het volledige kruispunt bij de aansluiting op het onderliggende wegennet: in deel I indien binnen het rijkswegengebied en in deel II daar buiten.

4. Criteria in de fase van eerste gebruik (VVA4):

Beoordeling van de verkeersveiligheid in het licht van het daadwerkelijke gedrag van de gebruikers.

In elke fase kunnen de audits aanleiding geven tot een heroverweging van de criteria van de vorige fase en leiden tot aanpassingen t.b.v. een veiliger weggebruik.

BIJLAGE B FORMAT VOOR AUDITRAPPORT

Het vigerend format 2018 is los bijgevoegd.



BIJLAGE C RISICOTABEL VERKEERSVEILIGHEID, JANUARI 2018

Gevolgen		Potentiële Kans (op Wegvak/Kruispunt)		
Categorie	Afloop	a. Niet vaak	b. Regelmatig	c. Vaak
		Zal minder dan 1 keer per jaar voorkomen	Zal minimaal 1 keer per jaar voorkomen	Zal meerdere keren per jaar voorkomen
1.Matig	Letsel Zwaar UMS			
2.Ernstig	Ernstig Letsel Grootschalig schade			
3.Zeer ernstig	Zeer ernstig letsel Verkeersdode(n)			

Toelichting risico's

Gemiddeld risico	situatie met kans op materiële schade en letsel
Groot risico	situatie met kans op ernstige verkeersslachtoffers
Zeer groot risico	situatie met kans op verkeersdode(n)

BIJLAGE D VERKLARING VAN VOORKOMEN VAN BELANGENVERSTRENGELING, ONAFHANKELIJKHEID EN GEHEIMHOUDING

Elke auditor /deskundige geeft zelf een aparte, ondertekende verklaring af vanwege de
persoonsgebonden verantwoordelijkheid, los van een vorm van dienstverband.²⁰

Verklaring van voorkomen van belangenverstremgeling, onafhankelijkheid en
geheimhouding van de auditleider/auditor

Auditopdracht: (wegnummer en projectbenaming)

Hierbij verklaar ik als lid van het auditteam dat:

1. ik voor en ten tijde van de verkeersveiligheidsaudit niet direct of indirect betrokken was/ben bij opdrachten voor het infrastructuurproject die verband houden met ontwerpwerkzaamheden of andere werkzaamheden op een wijze die kan resulteren in belangenverstremgeling.
2. ik als onafhankelijk deskundige de in lid 1 bedoelde audit heb uitgevoerd.
3. ik behoudens enige bij krachtens de wet gestelde verplichtingen tot openbaarmaking, alle direct of indirect door of vanwege de opdrachtgever met betrekking tot de verschaft kennis, gegevens, documenten in welke vorm dan ook en de resultaten van de bewerking van een en ander niet zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Rijkswaterstaat openbaar maak of hoe dan ook en aan wie dan ook, bekend zal maken.

Ondertekening:

dd.: @@ maand 20@@

@naam@

gecertificeerde auditleider/auditor/deskundige@

²⁰ Ook de later ingeschakelde speciale deskundige geeft deze verklaring af met het oog op geheimhouding, die als bijlage wordt gevoegd bij het auditrapport.

BIJLAGE E CERTIFICAATSVORWAARDEN / BEPALINGEN

Voorwaarden

Aan het uitoefenen van aan ommezijde genoemde bevoegdheid zijn de volgende voorwaarden verbonden:

1. De auditor voert ten minste twee audits uit in de aan ommezijde genoemde periode.
2. De auditor neemt deel aan alle jaarlijkse terugkomdagen georganiseerd door het KoVa voor afstemming en instructie om het vereiste kwaliteitsniveau te blijven waarborgen. Ingeval van overmacht of ziekte kan het KoVa slechts vooraf vrijstelling verlenen.
3. De uitvoering van de audits voldoet aan de kwaliteitseisen zoals vermeld in de vigerende richtlijnen voor het rijkswegennet, Handboek Wegontwerp (HWO2013), Handboek Verkeersveiligheid, CROW-richtlijnen en verdere Verkeerskundige afspraken van RWS, waaronder de Vka, in hiërarchische volgorde, inclusief Human Factor regels.
4. Het auditrapport is conform het vigerende Voorschrift voor de Verkeersveiligheidsauditor Rijkswegennet en het bijgevoegd rapportformat opgesteld.
5. De auditor meldt elke auditopdracht met de bijbehorende informatie binnen 5 werkdagen aan het KoVa zodat het KoVa hiermee het persoonsgebonden Register van de auditor kan completeren en een auditrapportage nummer kan verstrekken.
6. De auditor verklaart voor aanvang uitvoering van een auditopdracht schriftelijk en ondertekend aan de opdrachtgever dat hij/zij de audit uitvoert als onafhankelijk deskundige met geheimhoudingsplicht, conform het vigerend format bij het Voorschrift voor de auditor rijkswegennet. Per audit ontvangt het KoVa hiervan per omgaande een kopie.
7. Binnen 5 werkdagen na uitbrengen van het auditrapport zendt de auditor een digitale kopie aan het KoVa voor een steekproefsgewijze toetsing door het KoVa van de kwaliteit van de activiteiten van de auditor.

Toezicht KoVa²¹

1. De geldigheid van dit certificaat wordt verlengd met drie jaar indien het KoVa heeft kunnen vaststellen dat de auditor aan de voorwaarden 1, 2 en 3 van dit certificaat heeft voldaan.
2. Het KoVa, gehoord de auditor, kan de auditor zijn bevoegdheid ontnemen, diens inschrijving in het Register doorhalen, indien de auditor stelselmatig niet aan alle bovengenoemde voorwaarden heeft voldaan en/of aanwijzingen van het KoVa ter zake niet naar behoren opvolgt.



Verkeersveiligheidsaudit
Rijkswegennet

²¹ Het Kwaliteitsorgaan Verkeersveiligheidsaudits (KoVa) is een onafhankelijk orgaan van het Rijk, dat voornamelijk is ondergebracht bij het landelijke organisatieonderdeel van Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving te Rijswijk. Secr.: KoVa p/a, WVL afd. Veiligheidsmanagement en Verkeersveiligheid, Lange Kleiweg 34, 2288GK Rijswijk.

Uitgebreide informatie is te vinden op de website www.verkeersveiligheidsaudits.nl.

BIJLAGE F ROL EN TAKEN KWALITEITSORGAAN VERKEERSVEILIGHEIDSAUDIT (KOVA)

Context

Het Kwaliteitsorgaan is ingesteld omdat er een formele grond voor is vanwege de European Directive Road Safety. De verantwoordelijkheden en bevoegdheden zijn gerelateerd aan de (eind) verantwoordelijkheid van de Rijkswaterstaat als landelijke aanbieder van weginfrastructuur.

Het kwaliteitsorgaan heeft een onafhankelijke positie en beoordeelt en stuurt uitsluitend op verkeersveiligheid gerelateerde kwaliteitsaspecten en criteria.

In die context is het kwaliteitsorgaan verantwoordelijk voor :

- a) **Borging kwaliteit opleiding;**
- b) **Borging kwaliteit gecertificeerde auditors;**
- c) **Borging van kwaliteit van audits.**

Ad a. Vereisten m.b.t. kwaliteitsborging opleidingen

De inhoud en de kwaliteit van de opleiding én de kwaliteit van de docenten wordt gecontroleerd door het kwaliteitsorgaan. Het kwaliteitsorgaan bepaalt of het door het opleidingsinstituut opgestelde opleidingsprogramma aan de eisen van het opleidingscurriculum (zie paragraaf 3.2.2 van het Voorschrift Verkeersveiligheidsaudit) voldoet. Tevens controleert het kwaliteitsorgaan vóór elke opleiding die het opleidingsinstituut verzorgt of de docenten voldoende gekwalificeerd zijn. Hiertoe kondigt het opleidingsinstituut tijdig bij het kwaliteitsorgaan aan, wanneer een nieuwe opleiding 'verkeersveiligheidsauditor' wordt verzorgd. Het opleidingsinstituut overlegt daarbij het concrete cursusprogramma en de namen van de docenten die de verschillende onderdelen verzorgen. Daarbij toetst het Kwaliteitsorgaan of de docenten beschikken over adequate kennis en ervaring met betrekking tot de door hen te behandelen onderwerpen.

De taken van het kwaliteitsorgaan houden voor de opleidingen in:

- het selecteren en certificeren van een opleidingsinstituut
- het afnemen van toelatingsassessments als gecommitteerde
- het controleren van de kwaliteit van het opleidingsprogramma
- het controleren van de docenten die het programma uitvoeren
- het afnemen van het schriftelijke examen 'verkeersveiligheidsauditor' als gecommitteerde
- het uitgeven van certificaten aan geslaagde kandidaten
- het inrichten en beheren van een register met gecertificeerde auditors

Ad b. Vereisten m.b.t. kwaliteitsborging gecertificeerde auditors

Een certificaat 'verkeersveiligheidsauditor' heeft een geldigheid van 3 jaren. De geldigheid wordt opnieuw met een periode van 3 jaren verlengd, als:

1. de auditor over de periode van 3 jaar ten minste 2 audits heeft uitgevoerd.
2. de auditor jaarlijks heeft deelgenomen aan een bijscholingscursus met aanwezigheidsverplichting.
3. de steekproefsgewijze controle van de uitgevoerde audits door het kwaliteitsorgaan voldoende kwaliteit is gebleken. Hiervoor worden objectieve criteria gebruikt, die gebaseerd zijn op de aanwijzingen uit de European Directive en vastgesteld zijn door het bevoegde gezag binnen de Rijkswaterstaat (Regiegroep Werkwijzer Aanleg).

De bijscholingscursus heeft het karakter van een terugkomdag (2 dagdelen), waarop belangrijke nieuwe ontwikkelingen op het gebied van de verkeersveiligheidsaudit en/of het wegontwerp worden behandeld of geïnstrueerd, ervaringen worden uitgewisseld en belangrijke algemene vraagstukken worden besproken.

Ad c. Vereisten m.b.t. de kwaliteitsborging van audits

Op basis van de aangemelde audits verricht het kwaliteitsorgaan een steekproefsgewijze controle op de kwaliteit van de uitvoering van audits. Daartoe vraagt het kwaliteitsorgaan de onderliggende stukken bij de betreffende auditor op. Voor de kwaliteitscontrole worden over een periode van drie jaren van elke auditor minimaal twee audits beoordeeld. In principe wordt na het behalen van het certificaat elk eerste auditrapport gecontroleerd.

Het beoordeelde auditrapport moet van voldoende kwaliteit zijn. Zo niet, dan krijgt de auditor een herkansing. Als deze audit opnieuw van onvoldoende kwaliteit is, wordt het certificaat ingenomen en wordt de betreffende auditor uit het register verwijderd.

De kwaliteitsborging heeft het karakter van een 'persoonscertificering' en wordt uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van het kwaliteitsorgaan.

Taak m.b.t. bezwaren

Wanneer opdrachtgevers bezwaren hebben over uitgevoerde audits kunnen deze worden gemeld bij het kwaliteitsorgaan. Het kwaliteitsorgaan onderzoekt of de bezwaren gegrond zijn en kan arbitrage uitvoeren tussen de opdrachtgever en de auditors op basis van een toets op de kwaliteit van de audit. Bezwaren en de geconstateerde bevindingen van het onderzoek worden geregistreerd door het kwaliteitsorgaan. Voor de melding, de behandeling en de registratie van bezwaren en klachten wordt door het kwaliteitsorgaan een klachtenprocedure opgesteld.

Voor het uitvoeren van de bovengenoemde taken kan het kwaliteitsorgaan zo nodig een commissie benoemen met een externe expert van de SWOV, een lid van het KoVa en een onafhankelijk derde als voorzitter. Deze derde persoon heeft de gezamenlijke instemming van voornoemde twee leden evenals de persoon en/of organisatie die het bezwaar heeft ingediend.

De uitspraak van deze commissie is bindend voor alle partijen.

BIJLAGE G CHECKLISTEN

Checklist G1: Verkeer (ontwerp, inrichting en uitrusting)

Aspect	Aandachtspunten
Algemeen	<ul style="list-style-type: none"> • Resultaten eerdere auditfase • Wegcategorie en ontwerpsnelheid • Categorieovergangen • Essentiële herkenbaarheidskenmerken • Afstemming intensiteit / capaciteit • Consistentie van het ontwerp • Verhardingen • Afwijkingen van de vigerende Richtlijnen • Aanwezigheid discontinuïteiten • Weers- en atmosferische wegomstandigheden • Invloed incidentele omstandigheden zoals evenementen ed.
Horizontaal alignement	<ul style="list-style-type: none"> • Rechtstanden, monotonie • Horizontale bogen: boogstraal, opeenvolging van bogen • Naderingssnelheden van en mogelijke snelheden in de boog • Overgangsbogen, verkanting / verkantingsovergang, afwatering • Bochtverbreding • Zichtafstanden, zichtomstandigheden, zichtbaarheid wegverloop • Boogdetectie, geleiding, misleiding
Verticaal alignement	<ul style="list-style-type: none"> • Zichtafstanden • Hellingspercentage • Boven- en onderafrondingen • Samenhang horizontaal en verticaal alignement • Zicht op het wegverloop
Dwarsprofiel	<ul style="list-style-type: none"> • Stroken: functie en breedte • Profiel van vrije ruimte • Verkanting, afvoer hemelwater • Redresseerruimte en vluchtvoorzieningen • Objectafstanden, bergingszone, vluchtruimte, obstakelvrije zone • Risico's voor derden, risico's voor inzittenden, • Vergevinggezinde bermen, draagkracht bermen • Afscherming van obstakels, steile taluds en watergangen • Constructie en plaats in het dwarsprofiel van afschermingsvoorzieningen • Ruimte voor onderhoudswerkzaamheden • Positie langzaam (gemotoriseerd) (landbouw)verkeer • Voorzieningen voor voetgangers en fietsers in langs- en dwarsrichting • Voorzieningen openbaar vervoer

Aspect	Aandachtspunten
Knooppunten en aansluitingen	<ul style="list-style-type: none"> • Onderlinge afstanden • Herkenbaarheid discontinuïteiten • Turbulentieafstanden • In- en uitvoegstroken • Weefvakken, snelheidsverschillen, rijstrookwisselingen • Ontwerpsnelheid verbindingswegen, toe- en afritten • Zicht op beslispunten • Lengte weefvakken i.r.t. aantal rijstroken
Kruispunten en kruisingen	<ul style="list-style-type: none"> • Type en uitrusting van het kruispunt • Herkenbaarheid, aanwezigheid basissenmerken van kruispunten • Berijdbaarheid van kruispunten • Afstanden tussen kruispunten • Passeersnelheden van kruispunten • Zichtomstandigheden, oprijzicht • Voorzieningen voor fietsers, voetgangers, mensen met functiebeperking
Markering, bebording, bebakening en verlichting	<ul style="list-style-type: none"> • Positie van openbare verlichting op knooppunten, kruispunten, wegvakken en/of t.h.v. discontinuïteiten • Plaatsbepaling bebording, bewegwijzering, wegmarkering en wegmeubilair • Plaatsbepaling portalen vanwege zichtbaarheid bebording, bebakening, bewegwijzering en overig wegmeubilair • Botsveilige ondersteuning van wegmeubilair

Checklist G2: Gedrag (Human Factors)

Aspect	Aandachtspunten
Algemeen	<ul style="list-style-type: none"> • Herkenbaarheid wegcategorie • Herkenbaarheid indeling wegvak • Herkenbaarheid indeling dwarsprofiel • Wegbeeld overeenkomstig wegcategorie • Storende elementen algemeen
Zicht	<ul style="list-style-type: none"> • Zicht op het wegverloop (correct beeld) • Verstoring door zicht belemmerende (afschermings-)maatregelen • Tijdig zicht op beslipunten (goed zichtbaar) • Tijdig zicht op voorwaarschuwings- en richtingborden
Logica	<ul style="list-style-type: none"> • Logische volgorde van maatregelen • Logische (verplichte) rijstrookwisselingen (vrachtverkeer) • Logische inrichting splitsingspunten en samenvoegingen • Overzichtelijkheid van verkeerssituaties
Geloofwaardigheid	<ul style="list-style-type: none"> • Verband tussen wegbeeld en maatregel (bocht en snelheid) • Verband tussen complexiteit en maatregel (manoeuvres en snelheid) • Verband tussen omstandigheid en maatregel • Zichtbare aanleiding voor maatregel (bijv. aquaplanning) • Verkeersintensiteit en wegsituatie
Cognitie	<ul style="list-style-type: none"> • Aanwezigheid van ongewone situaties • Bijzondere informatie • Doorbreken van gewoontegedrag • Afleidingsgevoelige omgeving • Afleiding door onjuist geplaatste DRIPS
Zichtbaarheid	<ul style="list-style-type: none"> • Verlichting op risicovolle punten • Positieve dominantie in het wegbeeld • Voldoende contrast met achtergrond
Afscherming	<ul style="list-style-type: none"> • Afscherming van afleidende informatie (div. activiteiten) • Aandachttrekkende elementen naast de weg (reclamezuilen) • Verblindende verlichting naast de weg bij o.a. sportvelden • Zonlichtverblindende bij uitrijden van o.a. kunstwerken • Zijwind, windstoten na passeren van kunstwerken • Afscherming door beplanting
Geleiding/ misleiding	<ul style="list-style-type: none"> • Voldoende geleiding in het wegbeeld / wegverloop • Aanwezigheid misleidende beplanting • Misleidende zichtlijnen boven de weg i.v.m. wegverloop • Misleiding door vertekening wegverloop door lichtmasten
Afleiding	<ul style="list-style-type: none"> • Overkill aan informatie • Incorrect geplaatste bebording • Mottoborden • WIU borden • (Verkapte) reclame

BIJLAGE H DEFINITIES

Voor de volledigheid zijn de in het Voorschrift gebruikte begrippen hier gedefinieerd.

Audit, zie **Verkeersveiligheidsaudit**

Auditfasen

Binnen het kader van het ontwerp- en realisatieproces van een infrastructuurproject dient de verkeersveiligheidsaudit op vier momenten te worden verricht: VVA1 na gereedkomen van het Inpassend Ontwerp, VVA2 na het Definitief Ontwerp (DO) te weten het volledige geometrische ontwerp inclusief markeringen, bebording, openbare verlichting, rijstrook-signalering, afschermingsvoorzieningen, VVA3 vóór de openstelling van het infrastructuurproject en VVA4 na een gebruiksperiode van circa 3 maanden aansluitend op de openstelling of ingebruikname van het infrastructuurproject.

Auditdocumenten

Onder de Auditdocumenten wordt de schriftelijke en mondelinge informatie over het infrastructuurproject verstaan die door de opdrachtgever ter beschikking van het Auditteam wordt gesteld.

Auditleider

Een door het kwaliteitsorgaan gecertificeerde auditor die optreedt als eindverantwoordelijk persoon ten aanzien van de verkeersveiligheidsaudit en die tevens het aanspreekpunt is voor de opdrachtgever

Auditor*

Een auditor is een bewezen expert op de vakgebieden verkeersveiligheid, verkeerstechniek, wegontwerp en weggedrag (Human Factors), die door het kwaliteitsorgaan is gecertificeerd voor het uitvoeren van Verkeersveiligheidsaudits op wegen en aansluitingen behorend tot het rijkswegennet en in het Register Verkeersveiligheidsauditors Rijkswegennet (RVR) is opgenomen.

Auditrapport

Het auditrapport is per auditfase een bondige weergave van het betreffende infrastructuurproject, de auditfase, het Auditteam, het auditproces en een beschrijving van de concrete (ontwerp)kenmerken die de verkeersveiligheid nadelig beïnvloeden aangevuld met een gradatie van het risico en de ernstscore van de bevinding.

Auditteam*

Het auditteam is samengesteld uit een auditleider en een auditor; beide gecertificeerd. Afhankelijk van de complexiteit van het infrastructuurproject kan de auditleider zelfstandig besluiten om specialisten op bepaalde vakgebieden te raadplegen.

Bevinding

Een bevinding is een door het auditteam aangemerkte als een risicovol punt dat negatief de verkeersveiligheid beïnvloedt en verbetering of (lokale) herziening vereist.

() Waar in dit Voorschrift sprake is van "de auditor" is in de praktische uitvoering van de audittaken altijd het auditteam bedoeld (bestaande uit twee gecertificeerde personen, van wie één de auditleider is). Het gebruik van de mannelijke vorm voor het aanduiden van de auditor heeft een louter taalkundige reden.*

Beslisnota

Het projectteam neemt in overleg met de verantwoordelijke directeur van de Regionale Dienst een besluit over de voorstellen van de opdrachtgever van het infrastructuurproject zoals opgenomen in de reactienota en waarop de verkeersveiligheidsadviseur een advies heeft geschreven. De besluiten op de reactienota door RWS of het gemandateerd projectteam worden vastgelegd in een beslisnota.

Directeur Netwerken Rijkswaterstaat

In de dienst van Rijkswaterstaat waaronder het infrastructuurproject valt is de directeur netwerken namens de Directeur Generaal van Rijkswaterstaat de opdrachtgever van het infrastructuur project en verantwoordelijk voor de processen conform de wet beheer Rijkswaterstaatwerken en de inhoudelijke kwaliteit van het opgeleverde werk.

Infrastructuurproject

Project voor de bouw van nieuwe weginfrastructuur of voor een ingrijpende wijziging van het bestaande wegennet met gevolgen voor de verkeersafwikkeling en/of het weggedrag.

Kwaliteitsorgaan Verkeersveiligheidsaudit (KoVa)

Het orgaan dat de kwaliteit van opleidingen, auditors en auditrapportages (steekproefsgewijs) toetst en bewaakt (zie bijlage F).

Onafhankelijk

De personen die de audit uitvoeren zijn op geen enkele wijze direct of indirect betrokken bij de voorbereiding en de uitvoering van het project waarvoor een audit moet worden uitgevoerd. Een auditor is dus niet toegestaan een audit uit te voeren voor het betreffende project indien zij/hij werkzaam is bij het bedrijf dat is betrokken bij het betreffende project. Zij geven hiervoor bij de offerte een verklaring af, zie bijlage D.

Ontwerpnota

Ontwerpers maken gedurende het ontwerpproces op basis van ervaring en eigen inzicht afwegingen met consequenties voor de verkeersveiligheid. Om een beargumenteerde afweging te bevorderen, dient de opdrachtnemer een integrale ontwerpnota op te stellen, waarin wordt aangegeven op welke wijze in het ontwerp is omgegaan met de eisen ten aanzien van ontwerp en verkeersveiligheid.

Opdrachtgever audit

De opdrachtgever van de audit is de opdrachtnemer van het infrastructuurproject en verstrekt aan een auditorleider de opdracht voor het uitvoeren van een of meer verkeersveiligheidsaudit(s).

Toelichting:

In dit Voorschrift is als uitgangspunt gehanteerd dat de planvoorbereiding van het infrastructuurproject door de regionale Directie van Rijkswaterstaat wordt uitbesteed en de opdrachtnemer/aannemer de contractverplichting heeft om te laten auditen.

Het komt echter voor dat het werk wordt voorbereid door RWS zelf en ook laat auditen.

Opdrachtnemer infrastructuurproject

De organisatie of instelling of combinatie van instellingen/ aannemingsmaatschappijen, die het ontwerp van het infrastructuurproject voorbereidt in opdracht van Rijkswaterstaat en/of de realisatie begeleidt.

Opmerking

Een opmerking is geen bevinding in de zin van een risico, maar een aanwijzing of aandachtspunt om in een volgende fase of bij de beoordeling van een ander aspect rekening mee te houden.

Projectmanager

De projectmanager is de persoon die de directe verantwoording draagt voor het infrastructuurproject namens de Netwerkdirecteur van de Rijkswaterstaatdienst in de regio in wiens opdracht de projectorganisatie het project voorbereidt en/of de realisatie begeleidt.

Reactienota

De reactienota omvat de reacties van de opdrachtnemer van het infrastructuurproject op alle bevindingen en aanbevelingen in het auditrapport. In de reactienota dient te worden aangegeven wat met bevindingen wordt gedaan.

Verkeersveiligheidsadviseur

De regionale veiligheidsdeskundige in dienst van Rijkswaterstaat beoordeelt de punten uit de reactienota en het effect ervan op het verkeersveiligheidsniveau van het plan en geeft hierover advies aan de directeur netwerken van Rijkswaterstaat of aan het gemandateerde projectteam.

Verkeersveiligheidsaudit

De verkeersveiligheidsaudit is een onafhankelijke, gedetailleerde, systematische en technische verkeersveiligheidscontrole van het ontwerp van een infrastructuurproject in alle fasen van het project, van planning tot eerste gebruik op grond van de geldende normen, Richtlijnen, verkeerskundige afspraken en gedragscomponenten.

Wbr en Uitvoeringsregeling

De Wet beheer rijkswaterstaatswerken (Wbr) is op 2 december 2010 aangepast om de Richtlijn 2008/96/EG van het Europees Parlement en de Raad te implementeren. Aan de Wbr is een Regeling verkeersveiligheid van weginfrastructuur gekoppeld waarin artikelen uit de Wbr nader zijn toegelicht. In dit document wordt derhalve verwezen naar de Wbr inclusief de Regeling.