

Rollen en verantwoordelijkheden bij het uitvoeren van Verkeersveiligheidsaudits

Rollen en verantwoordelijkheden

Werkdocument

Datum 15 mei 2012
Status Versie 3a

Rollen en verantwoordelijkheden bij het uitvoeren van Verkeersveiligheidsaudits

Werkdocument

Datum 15 mei 2012
Status versie 3

Colofon

Uitgegeven door	Rijkswaterstaat, Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS)
Informatie	DVS-loket
Telefoon	088 - 7982 555
Fax	dvsloket@rws.nl
Uitgevoerd door	DHV BV: B. v.d. Wetering, A. v. Gent en D. Overkamp DVS: H. Moning, A. Kranenburg, L. Reijnen en J. Groot
Opmaak	A. van Gent
Datum	15 mei 2012
Status	Definitief. In november 2012 volgt een update met een aanpassing naar het nieuwe MIRT-spelregelkader.
Versienummer	3

Leden begeleidingsgroep:

C. Buijs	Regionale Dienst Zeeland
R. van der Drift	Regionale Dienst Zuid-Holland
W.J. Gieszen	Dienst Verkeer en Scheepvaart
J. Groot	Dienst Verkeer en Scheepvaart
A. Kranenburg	Dienst Vrekeer en Scheepvaart
Z. Kenjic	Dienst Limburg
H. Moning	Dienst Verkeer en Scheepvaart
G. Schermers	SWOV

Inhoud

1	Inleiding 7
1.1	Aanleiding 7
1.2	Leeswijzer 9
2	De verkeersveiligheidsaudit in het MIRT-proces 10
3	Verkeersveiligheidsaudit in RWS-ontwerpproces 12
3.1	Inleiding 12
3.2	Toelichting op de inpassingschema's 14
3.2.1	Uitvraag infrastructuurproject 14
3.2.2	Uitvraag verkeersveiligheidsaudit 14
3.2.3	Formatie auditteam 15
3.2.4	Overdracht auditdocumentatie 15
3.2.5	Uitvoeren audit en opstellen auditrapport 15
3.2.6	Opstellen reactienota 15
3.2.7	Vorbereidingsbesluit n.a.v. reactienota 16
3.2.8	Verwerken uitkomsten verkeersveiligheidsaudit en reactienota 16
4	Rollen en verantwoordelijkheden 18
4.1	Ministerie van Verkeer en Waterstaat 18
4.1.1	Minister Verkeer en Waterstaat 18
4.1.2	DG Verkeer en Waterstaat 18
4.1.3	Hoofd Directie Juridische Zaken 18
4.1.4	CDR 18
4.2	Rijkswaterstaat Landelijke Diensten 18
4.2.1	Dienst Verkeer en Scheepvaart 18
4.2.2	Dienst Infrastructuur 19
4.3	Regionale diensten 19
4.3.1	Regionale Dienst Centrale vestiging 19
4.3.2	Regionale Dienst Wegendistrict 20
5	Overgangprocedure 21
5.1	Auditoren Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
5.2	Infrastructuurprojecten 21

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De Europese Commissie heeft zich tot doel gesteld het aantal slachtoffers op wegen in de Europese Unie sterk terug te dringen. Het ontwerp en de inrichting van de weginfrastructuur moet daaraan een belangrijke bijdrage leveren. Om dit te bereiken hebben het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie op 19 november 2008 de richtlijn betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur vastgesteld (richtlijn 2008/96/EG). De doelstelling van deze richtlijn is de vaststelling van procedures om een consequent hoog niveau van verkeersveiligheid op het trans-Europese wegennet te verzekeren. Krachtens deze richtlijn moeten procedures vastgesteld en uitgevoerd worden met betrekking tot:

- het beoordelen van veiligheidseffecten in de planningsfase van een weg;
- het toepassen van verkeersveiligheidsaudits in de voorbereidings- en aanlegfase van een weg;
- het beheer van de verkeersveiligheid van het wegennet;
- het uitvoeren van verkeersveiligheidsinspecties.

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, DGMo is verantwoordelijk voor de implementatie van de EU-richtlijn in wet- en regelgeving en in de werkprocessen. De Dienst Verkeer en Scheepvaart van Rijkswaterstaat heeft de concrete taak om de verschillende onderdelen van deze Richtlijn in de werkprocessen van Rijkswaterstaat te implementeren en de Regionale Diensten van Rijkswaterstaat te instrueren over het feitelijk gebruik.

Het doel van voorliggend kader is om de verkeersveiligheidsaudit een plaats te geven in de huidige organisatiestructuur en de werkprocessen van Rijkswaterstaat.

Op het moment van samenstelling van voorliggend kader is de projectorganisatie binnen Rijkswaterstaat volop in beweging naar aanleiding van onder andere "Sneller en beter". Het kader is gebaseerd op de volgende documentatie:

- Handreiking 'MIRT-verkenning'. Werkdocument, d.d. december 2010;
- Voorschrift Verkeersveiligheidsaudit van 19 januari 2011.

De EU-richtlijn schrijft voor dat verkeersveiligheidsaudits van wegen een integrerend onderdeel van het ontwerpproces van het infrastructuurproject moet zijn in de volgende ontwerpfasen:

- het voorontwerp;
- het gedetailleerde ontwerp;
- voor de ingebruikneming van de weg (pre-opening);
- het eerste gebruik van de weg (after-opening).

Conform Voorschrift Verkeersveiligheidsaudit wordt in het voorliggend raamwerk de volgende omschrijvingen voor de verschillende stadia van het ontwerpproces gebruikt:

- het **Inpassend Ontwerp** (IO) in plaats van het voorontwerp. Dit product omvat de Planuitwerkingsfase van het MIRT-proces en het Ontwerp Tracé Besluit (OTB) in het kader van het Besluit milieueffectrapportage.

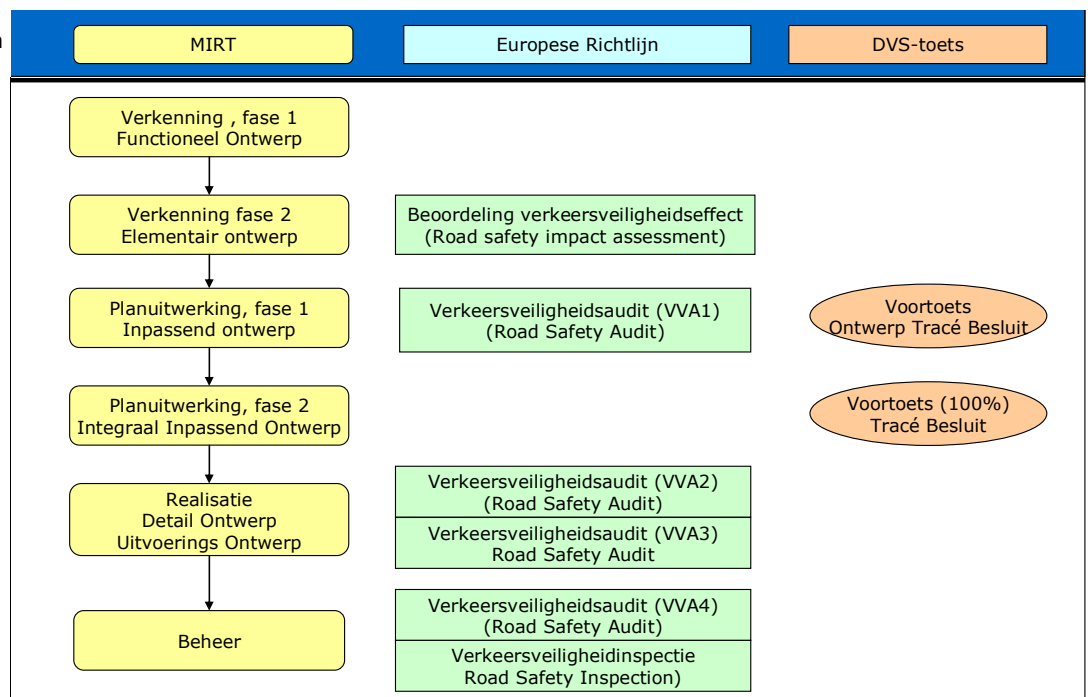
- het **Integraal Inpassend Ontwerp** (IIO) is product op basis waarvan in het MIRT proces de uitvoeringsbeslissing wordt genomen het MIRT-proces en is het Tracé Besluit (TB) in het kader van het Besluit milieu-effectrapportage.
- het **Detail Ontwerp** (DO) in plaats van het gedetailleerd ontwerp in de Realisatiefase van het MIRT-proces. Hierin zijn de resultaten van de definitieve VVA1, Systeemgericht Contract Beheer (SCB) en de officiële toetsing door de Dienst Verkeer en Scheepvaart verwerkt en zijn alle inrichtings- en uitrustingselementen opgenomen.

De toepassing en uitvoering van verkeersveiligheidsaudits is uitgewerkt in het "Voorschrift Verkeersveiligheidsaudit. Voorwaarden, proces en uitvoering" (RWS-DVS, augustus 2010). In dit voorschrift is het volgende omschreven:

- projecten waarvoor de verkeersveiligheidsaudit verplicht in het ontwerpproces moet worden opgenomen;
- de competenties, opleiding en de kwaliteitsborging van de auditoren;
- het auditproces inclusief een beschrijving van de uit te voeren werkzaamheden door de betrokken partijen.

Het is van belang de relaties tussen het MIRT-proces, de Europese richtlijn en de DVS-voortoetsen te kennen (zie figuur 1.1).

Figuur 1.1
Relaties tussen MIRT-proces, Europese richtlijn en voortoetsen



In de 1^e fase Verkenning worden vele alternatieven globaal beoordeeld inclusief een financiële verkenning. Deze fase resulteert in enkele kansrijke alternatieven.

In de 2^e fase van de Verkenning worden de alternatieven uitgewerkt. Met behulp van de 'Handreiking Verkeersveiligheid in TN/MER' worden de verkeersveiligheidseffecten van de alternatieven kwantitatief in beeld gebracht. Ten behoeve van de kwantificering vindt een beoordeling

plaats van de tracés. Deze 2^e fase resulteert in de keuze van een voorkeursoplossing.

De eerste verkeersveiligheidsaudit vindt plaats in eerste fase van de planuitwerking, terwijl de laatste audit na openstelling van het infrastructuurproject plaats vindt (zie figuur 1)

1.2 Leeswijzer

Dit document is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 2 laat de positie van de verkeersveiligheidsaudits in het MIRT-proces zien.
- Vervolgens behandelt hoofdstuk 3 de verkeersveiligheidsaudit in het Rijkswaterstaat-ontwerpproces.
- De implicaties die de audit op de Rijkswaterstaat organisatie heeft is onderwerp van hoofdstuk 4.
- Tot slot geeft hoofdstuk 5 de overgangprocedure weer, voor de overbrugging van de huidige organisatie tot de in hoofdstuk 4 geschetste nieuwe situatie.

In verband met het nieuwe MIRT-planproces en de ontwikkeling van de Werkwijzer Aanleg kan slechts een gedeeltelijke invulling van het kader worden gegeven.

2 De verkeersveiligheidsaudit in het MIRT-proces

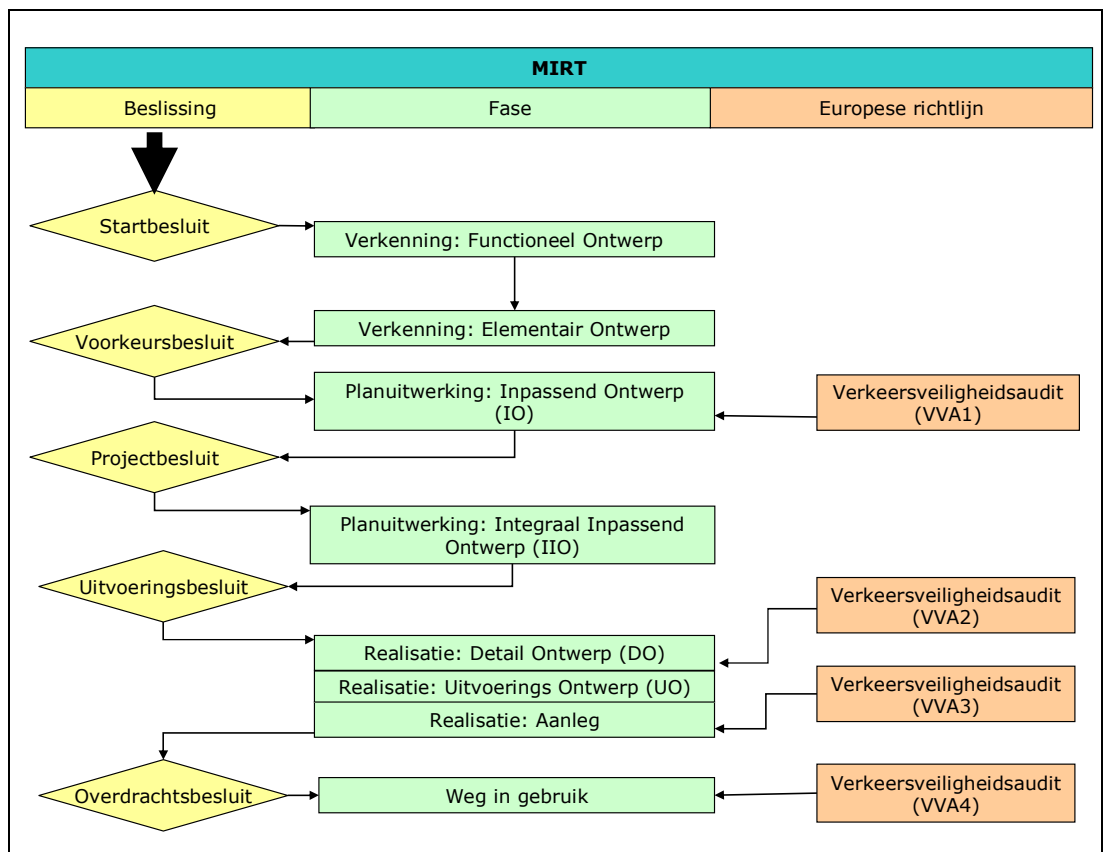
MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport. In de Spelregels van het MIRT (januari 2009) zijn drie projectfasen onderscheiden, die volgen op de initiatieffase:

1. verkenningsfase
2. planuitwerkingsfase;
3. realisatiefase.

Bij het doorlopen van deze drie fasen zijn er per project 5 MIRT-beslismomenten (zie figuur 2). Hoe verder het project in het MIRT-proces komt, hoe concreter en gedetailleerder het project is uitgewerkt. De 4 auditfasen zoals voorgeschreven in de EU-richtlijn sluiten hierbij aan (zie figuur 1). Voor de uitvoering van de verkeersveiligheidsaudits wordt verwezen naar het 'Voorschrift Verkeersveiligheidsaudits. Voorwaarden, proces en uitvoering'.

Het projectbesluit en uitvoeringsbesluit zijn per 1 januari 2012 samengevoegd. In volgende versie van dit kader worden deze in figuur 2.2 aangepast. Term "besluit" vervangen door "beslissing". "DGMO" is vervangen door "DGB" en "TMC door PVP". De momenten waarop de verkeersveiligheidsaudits moeten worden uitgevoerd zijn ongewijzigd.

Figuur 2.2
Plaats van VVA in MIRT-proces



Bij de Planuitwerking wordt begonnen met het uitwerken van meerdere varianten van het voorkeursalternatief: het Inpassend Ontwerp (zie ook 'Werkwijzer Aanleg'). Dit resulteert uiteindelijk in het Ontwerp Tracé Besluit van de voorkeursvariant. De eindconcepten van dit ontwerp dienen vóór de projectbeslissing te worden onderworpen aan de

verkeersveiligheidsaudit (VVA1, zie ook hoofdstuk 3). Het eindconcept van het Inpassend Ontwerp wordt vóór de Voortoets aangepast naar aanleiding van de uitkomsten van VVA1. Daarna wordt het projectbesluit genomen. In het vervolg van de Planuitwerking wordt voor de voorkeursvariant het Integraal Inpassend Ontwerp (IIO) opgesteld.

In de Realisatiefase wordt het Integraal Inpassend Ontwerp verder ontwikkeld tot het Detail Ontwerp (DO). Hierin zijn de resultaten van VVA1, Systeemgericht Contract Beheer (SCB) en de officiële toetsing door de Dienst Verkeer en Scheepvaart verwerkt en zijn alle inrichtings- en uitrustingselementen opgenomen. De inrichting en uitrusting van de weg zoals markeringen, bebording, rijstrook signalering, afschermingvoorzieningen, openbare verlichting en bewegwijzering vormen inclusief het geometrisch ontwerp de basis voor de verkeersveiligheidsaudit (VVA2, zie verder hoofdstuk 3).

In de praktijk vindt de ontwikkeling van het Uitvoerings Ontwerp (UO) voor een belangrijk deel vlak vóór of tijdens de realisatie plaats. Het UO wordt niet door middel van een audit getoetst.

Na volledige realisatie van het infrastructuurproject, maar vlak vóór de opening en oplevering, vindt de derde verkeersveiligheidsaudit (VVA3) plaats. Het doel van deze audit is vooral het toetsen van het ontwerp als driedimensionaal beeld ten behoeve van veilig gebruik van de weg. Nagegaan wordt of er in de praktijk nog tekortkomingen zijn ten aanzien van de verkeersveiligheid (zie verder hoofdstuk 3).

Na openstelling van het infrastructuurproject vindt de vierde verkeersveiligheidsaudit (VVA4) plaats. Daarbij is het mogelijk dat het infrastructuurproject in deeltrajecten wordt geopend. De audit(s) word(t)(en) circa 3 maanden na openstelling gehouden en valt daarmee binnen de reguliere onderhoudstermijnen. Het doel van deze audit is het beoordelen van het verkeersgedrag in samenhang met het geometrisch ontwerp en de in- en uitrusting van de weg (zie verder hoofdstuk 3).

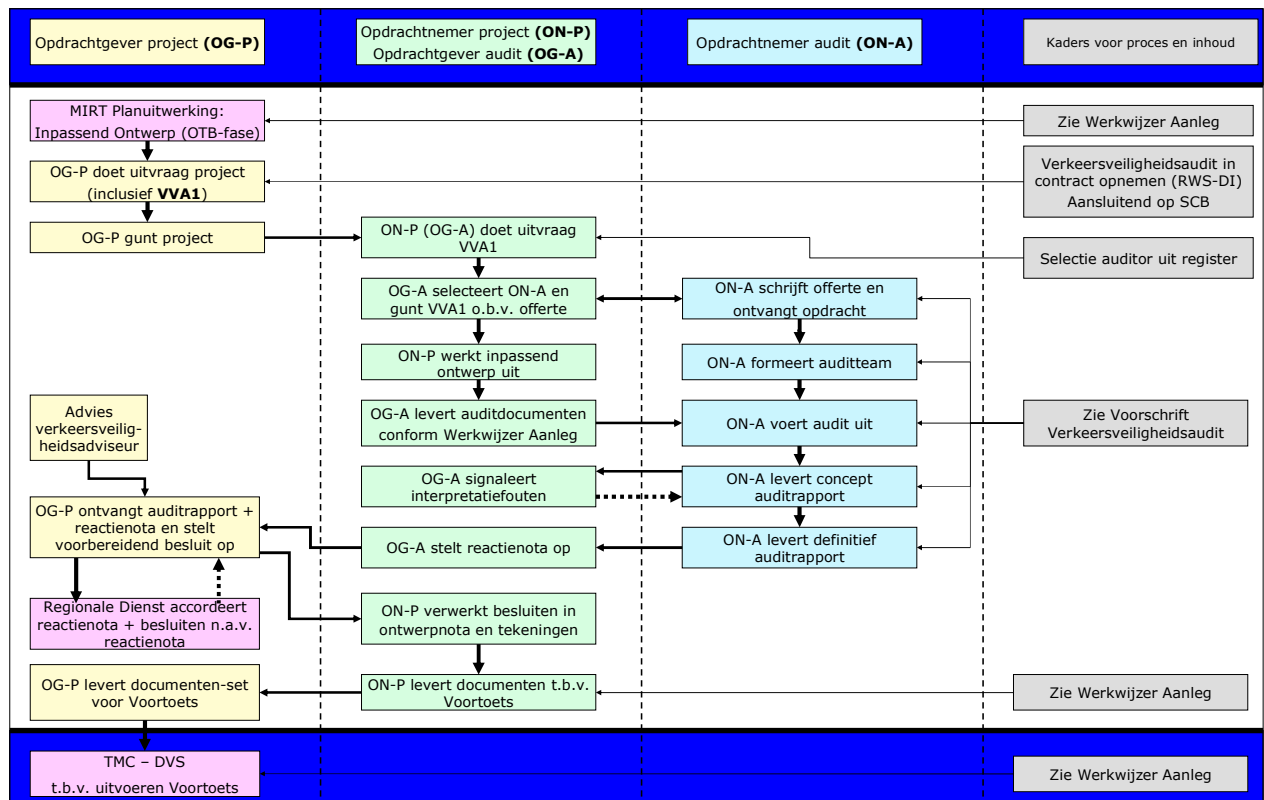
3 Verkeersveiligheidsaudit in RWS-ontwerpproces

3.1 Inleiding

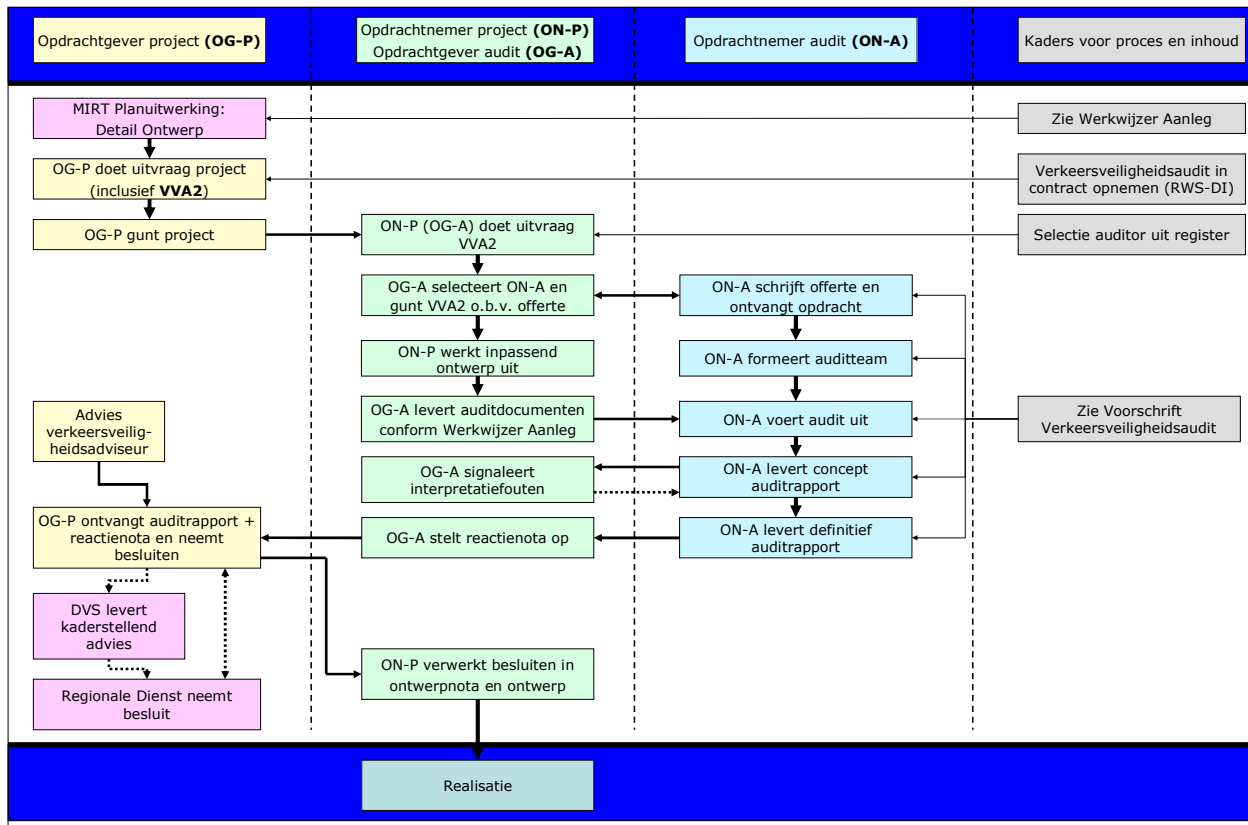
In dit hoofdstuk is schematisch uitgewerkt, welke processtappen moeten worden doorlopen in directe samenhang met de verkeersveiligheidsaudits. Op basis van de schema's (zie figuren 3 t/m 6), wordt duidelijk welke partijen op welke momenten in het auditproces betrokken zijn.

De schema's zijn afzonderlijk uitgewerkt voor de vier auditfasen (VVA1 t/m VVA4; zie Voorschrift Verkeersveiligheidsaudit. Het is echter mogelijk de vier audits in één keer uit te besteden (zie verder par. 3.2.2). De interne Rijkswaterstaat-processen binnen de Regionale Dienst zijn niet opgenomen in de schema's, in verband met uitzonderingen, waaronder escalaties ten aanzien van de besluitvorming. Bij de opzet van de processtructuur van de audit, is een aantal uitgangspunten gehanteerd:

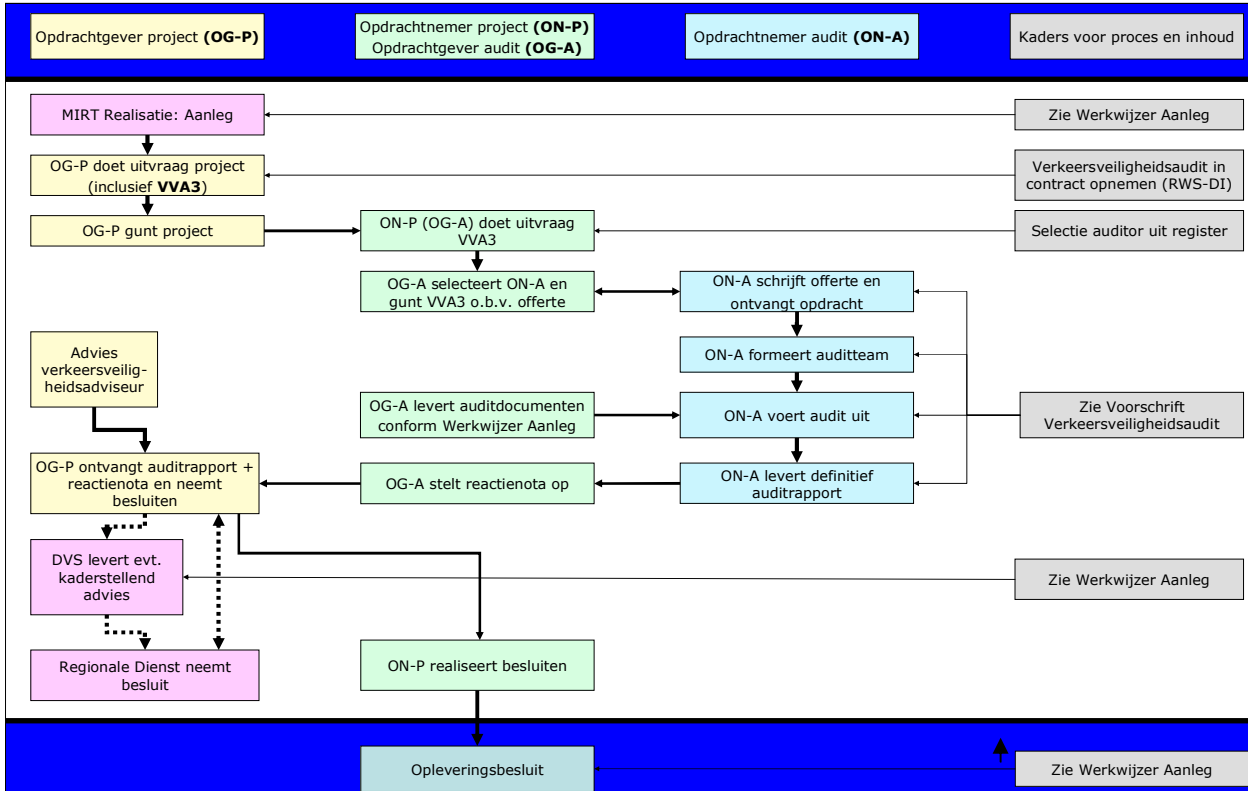
- er is zoveel mogelijk aangesloten bij de huidige werkprocessen waaronder het MIRT proces (zie hoofdstuk 2);
- de opdracht voor het uitvoeren van verkeersveiligheidsaudits aan een (ontwerpde of uitvoerende) marktpartij gegeven;
- de aangepaste werkprocessen in samenhang met de verkeersveiligheidsaudit worden in de Werkwijzer Aanleg opgenomen.



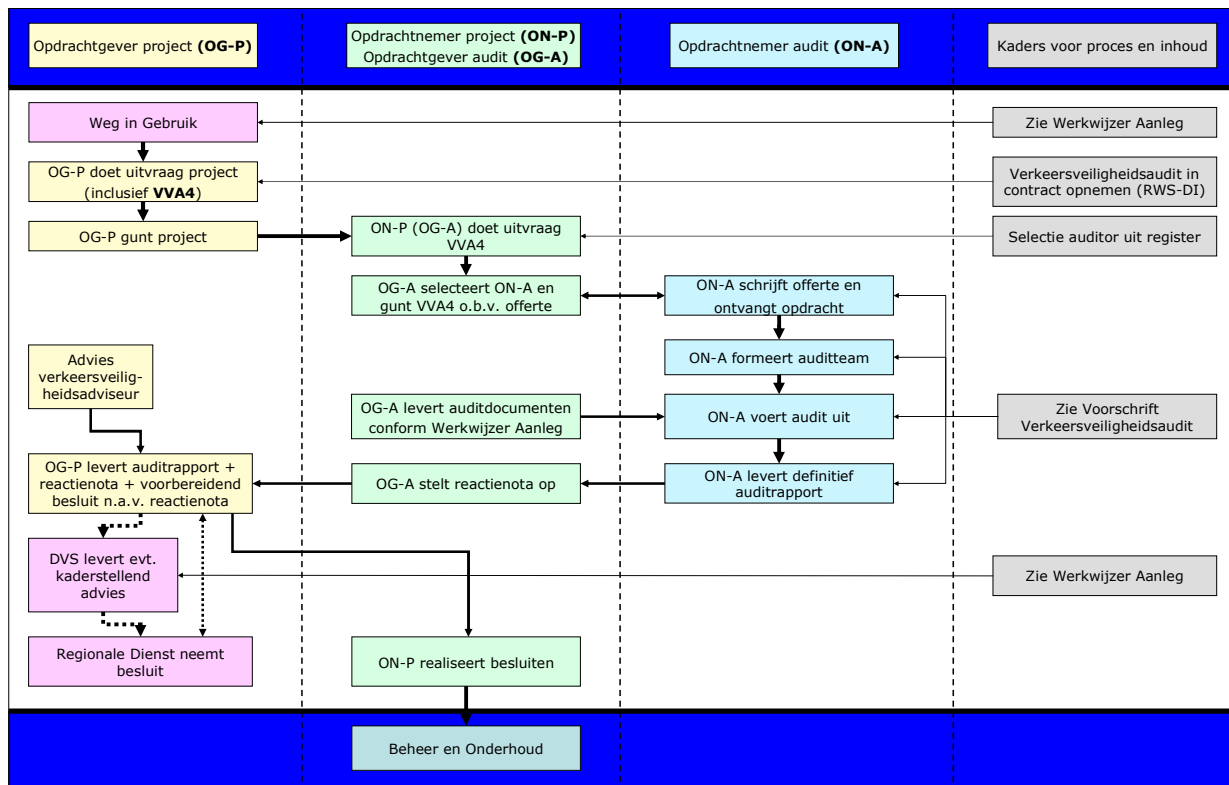
Figuur 3 – Plaats verkeersveiligheidsaudit 1 (VVA1) in RWS-ontwerpproces



Figuur 4 - Plaats verkeersveiligheidsaudit 2 (VVA2) in RWS-ontwerpproces



Figuur 5 - Plaats verkeersveiligheidsaudit 3 (VVA3) in RWS-ontwerpproces



Figuur 6 - Plaats verkeersveiligheidsaudit 4 (VVA4) in RWS-ontwerproces

3.2 Toelichting op de inpassingschema's

3.2.1 Uitvraag infrastructuurproject

Het proces van de implementatie van de verkeersveiligheidsaudit begint op het moment dat de uitvraag van een (MIRT)project wordt voorbereid. In de vraagspecificaties moet de verkeersveiligheidsaudit worden opgenomen, zowel het proces als het product. Hiermee wordt de opdrachtnemer van het project verantwoordelijk voor de organisatie van de verkeersveiligheidsaudit. Er moet worden aangesloten op de Systemgerichte Contract Beheersing (SCB). Ook de VVA4 wordt uitbesteed door de OG-P aan de ON-P, om te voorkomen dat de wegbeheerder (het Wegendistrict) wordt geconfronteerd met de afronding van het project.

De RWS-projectorganisatie is de opdrachtgever van het project (OG-P). Het project wordt gegund aan een marktpartij (aannemingsmaatschappij, adviesbureau), de opdrachtnemer van het project (ON-P).

3.2.2 Uitvraag verkeersveiligheidsaudit

De ON-P wordt de opdrachtgever voor de audit (OG-A). De ON-P selecteert een auditor uit het register dat in beheer is van het kwaliteitsorgaan. Deze auditor is de audit leider en verantwoordelijk voor de proces en de inhoud van de audit. De audit wordt gegund op basis van de offerte die de opdrachtnemer van de audit (ON-A) indient. Bij deze offerte dient een verklaring te zijn opgenomen dat de auditor volledig onafhankelijk van de projectorganisatie de audit kan uitvoeren (zie Voorschrift Verkeersveiligheidsaudit) en zich tevens tot geheimhouding verplicht. De taken van het kwaliteitsorgaan zijn uiteengezet in het Voorschrift Verkeersveiligheidsaudit, terwijl dit orgaan (voorlopig) bij DVS is ondergebracht (zie hoofdstuk 4).

In deze fase van het proces moet worden besloten of de audit per auditfase wordt uitbesteed of dat meerdere audits gelijktijdig worden uitbesteed, bijvoorbeeld:

- VVA1 aan een adviesbureau als opdrachtnemer van de verkenningsfase en VVA2 t/m VVA4 aan een aannemingsmaatschappij als opdrachtnemer van de realisatiefase;
- VVA1 t/m VVA4 aan een aannemingsmaatschappij als opdrachtnemer van de planuitwerkings- en realisatiefase.

Een uitbesteding per fase heeft het voordeel dat per fase een andere auditleider kan worden aangetrokken die met een 'frisse blik' de audit kan uitvoeren, waarmee de kwaliteit van auditresultaten beter is gewaarborgd.

3.2.3 *Formatie auditteam*

De aangetrokken auditleider (ON-A) formeert het auditteam door het aantrekken van een tweede auditor uit het register. De voorwaarden en eisen aan de samenstelling van het projectteam staan omschreven in het Voorschrift Verkeersveiligheidsaudit. Eventueel kan het auditteam advies inwinnen bij experts op een bepaald vakgebied

3.2.4 *Overdracht auditdocumentatie*

De OG-A is verantwoordelijk voor het overdragen van de juiste en volledige gegevens voor de audit. Voor de betreffende auditfase dient een complete set van de producten van de overeenkomstige ontwerpfase te worden aangeleverd. In de documentatie voor VVA2 zijn de resultaten van VVA1, Systeemgericht Contract Beheer (SCB) en de officiële toetsing door de Dienst Verkeer en Scheepvaart (de voortoets) verwerkt en zijn alle inrichtings- en uitrustingselementen opgenomen zoals markeringen, bebording, rijstrook signalering, afscherming-voorzieningen, openbare verlichting en bewegwijzering. Daarnaast dient voor VVA2 het auditrapport, de reactienota en het besluit van de OG-P ter beschikking te worden gesteld. De ON-A moet in het auditrapport aangeven welke documentatie is gebruikt.

De audits VVA3 en VVA4 worden op locatie uitgevoerd. De aan te leveren documentatie kan in deze auditfasen worden beperkt tot overzichtstekeningen ten behoeve van de rapportage, het auditrapport, de reactienota en het besluit van de OG-P van de voorgaande fase.

3.2.5 *Uitvoeren audit en opstellen auditrapport*

De ON-A stelt een auditrapport samen met een weergave van zijn verkeersveiligheidskritieke bevindingen. Voordat het auditrapport definitief wordt opgeleverd, wordt in VVA1 en VVA2 een conceptversie aan de OG-A gestuurd, om het te toetsen op interpretatiefouten. Zowel het uitvoeren van de audit als het opstellen van het auditrapport, zijn omschreven in het Voorschrift Verkeersveiligheidsaudit.

Het auditrapport is in beginsel een intern document. De status is vergelijkbaar met de Ontwerpnota. Beide documenten zijn op verzoek ter inzage.

3.2.6 *Opstellen reactienota*

Op basis van het auditrapport en de eventuele toelichting die de ON-A heeft gegeven, is de OG-A respectievelijk de ON-P verantwoordelijk voor het opstellen van de reactienota. De reactienota omvat de mening

van de OG-A ten aanzien van alle bevindingen en aanbevelingen in het auditrapport. De reactienota geeft aan of de bevindingen en aanbevelingen binnen de scope van het project en/of de realisatiecontracten vallen, of ze worden overgenomen en zo ja, of deze in dezelfde projectfase worden uitgevoerd of worden doorgeschoven naar een volgende fase in het ontwerpproces. Wanneer een auditbevinding niet wordt overgenomen, dan moet de OG-A de redenen vermelden. Hierbij kunnen ook andere belangen dan verkeersveiligheid een rol spelen. Het opstellen van de reactienota is uitvoerig uiteengezet in het Voorschrift Verkeersveiligheidsaudit.

3.2.7 Voorbereidingsbesluit n.a.v. reactienota

De projectmanager van OG-P schrijft een voorbereidend besluit n.a.v. de reactienota. Hierin geeft hij aan of hij zich kan vinden in de door de ON-P opgestelde reactienota. Hij laat zich hiervoor bijstaan door de verkeersveiligheidsadviseur van de Regionale Dienst, die deel uitmaakt van de RWS-projectorganisatie. Daarnaast geeft hij aan in hoeverre de reactienota leidt tot aanpassingen van het ontwerp of de weg, en of dat binnen of buiten de scope van het project zou moeten gebeuren.

3.2.8 Verwerken uitkomsten verkeersveiligheidsaudit en reactienota

Hoe de resultaten van de voorgaande stappen worden verwerkt in het ontwerpproces van het infrastructuurproject, verschilt per auditfase en is afhankelijk van de besluiten. Voorzover besluiten buiten de scope van het infrastructuurproject vallen, heeft dit consequenties voor de contracten. De voortgang is vervolgens afhankelijk van de auditfase.

VVA1 (zie figuur 3)

In VVA1 biedt de OG-P het auditrapport, de reactienota en zijn voorbereidend besluit n.a.v. de reactienota aan de Directeur Wegen en Verkeer/RI van de Regionale Dienst ter accordering. Bij de VVA1 is de kans het grootst dat verkeersveilig kritieke ontwerpaspecten naar voren komen, die eventueel ook nog eens buiten de scope van het project kunnen vallen. De reactietijd voor de directeur Wegen en Verkeer / RI bedraagt maximaal 2 weken. Deze tijd moet van tevoren worden ingepland. Na accordering van de besluiten, geeft de OG-P de ON-P opdracht om deze definitieve besluiten in de ontwerpnota en de tekeningen te verwerken.

De aangepaste ontwerpen zijn vervolgens input voor de door DVS uit te voeren Voortoets, samen met het auditrapport, de reactienota en de daarop gebaseerde besluiten. De verkeersveiligheidsaudit is wat betreft de verkeersveiligheid geen vervanging van de Voortoets. De auditresultaten worden samen met de overige projectgegevens integraal getoetst waarbij DVS haar eigen verantwoordelijkheid heeft.

VVA2 t/m VVA4 (zie figuur 4 t/m 6)

In de fase VVA2, VVA3 en VVA4 neemt het projectmanagement van de OG-P zelf een besluit over de bevindingen in het auditrapport en de reactienota. Hiervoor wordt advies gevraagd van de veiligheidsadviseur. De ON-P verwerkt deze besluiten vervolgens in de ontwerpen.

Eventueel kan DVS worden geraadpleegd, voor een kaderstellend advies waarbij vooral gedacht wordt aan verkeerspsychologische zaken. Op basis hiervan neemt de Regionale Dienst een definitief besluit over de aanpassingen van het ontwerp, die binnen of buiten de scope van het project kunnen vallen. De reactietijd voor de Regionale Dienst is te

stellen op 2 weken. Na accordering van de besluiten, geeft de OG-P de ON-P opdracht om de definitieve besluiten te realiseren.

4 Rollen en verantwoordelijkheden

Dit hoofdstuk beschrijft de taken en verantwoordelijkheden gerelateerd aan de verkeersveiligheidsaudit vanuit hoofdstukken 1 t/m 3 alsmede rollen en taken van de belangrijkste bij het Ministerie betrokken organisatorische onderdelen. Dit hoofdstuk is dus niet bedoeld als organogram van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en Rijkswaterstaat in het algemeen, maar specifiek gericht op de verkeersveiligheidsaudit.

4.1 Ministerie van Infrastructuur en Milieu

4.1.1 *Minister Infrastructuur en Milieu*

Minister Verkeer en Waterstaat is eindverantwoordelijk voor de opzet en integratie van de EU-richtlijn binnen haar Departement inclusief de doorvertaling van de afspraken naar een werkend kwaliteitssysteem voor infrastructurele borging van de verkeersveiligheid.

4.1.2 *SG Infrastructuur en Milieu*

SG Verkeer en Waterstaat is verantwoordelijke voor het operationaliseren van de EU richtlijnen en geeft DG-RWS hiertoe opdracht.

4.1.3 *DG RWS*

Is verantwoordelijk voor de randvoorwaarden, rollen, resultaatverantwoordelijkheden en middelen t.b.v. de kwaliteitsborging van verkeersveiligheid betrokken RWS organisatie, bewaakt de voortgang en spreekt de interne organisatie daar op aan (DG-HID).

4.1.4 *Hoofd Directie Juridische Zaken*

Hoofd Directie Juridische Zaken (HDJZ) is verantwoordelijk voor de wettelijke verankering van wet- en regelgeving rondom verkeersveiligheidsaudits.

4.1.5 *CDR*

De Corporate Dienst (CDR) toetst het wettelijk kader in contracten en adviseert hierover gevraagde en ongevraagd hierover aan bij de betrokken delen van de RWS organisatie

4.2 Rijkswaterstaat Landelijke Diensten

4.2.1 *Dienst Verkeer en Scheepvaart*

Kwaliteitsorgaan (Verkeersveiligheid)

De rol van het kwaliteitsorgaan wordt conform EU-richtlijn ingevuld door de Dienst Verkeer en Scheepvaart (Voorzitter is HID DVS, dan wel een namens hem gemandateerde directeur). Het kwaliteitsorgaan is verantwoordelijk voor het:

- beheer van kaders, richtlijnen en rolverankering in uniforme procesbeschrijvingen
- beschikbaarheid van voldoende gekwalificeerde auditors (opleiding, certificering, kennisborging)

- Verificatie van de kwaliteit van auditproces in het algemeen (steekproeven en algehele evaluatie)
- Advies m.b.t. (standaard) eisen en contractteksten t.b.v. kwaliteitsborging aan IMG en Regionale Diensten
- Advies en helpdesk voor vragen m.b.t. EU-richtlijn in het algemeen en voor de audits in het bijzonder.
- Raming van benodigde middelen voor het operationeel houden van het kwaliteitssysteem

4.2.2 Dienst Infrastructuur

Inkoopmanagement (IMG)

IMG heeft de taak om de kwaliteitsborging die benodigd is in het kader van de uitvoering van de Europese richtlijn te verankeren in contractteksten en hieraan gerelateerde inkoopkaders/modelcontracten. IMG is verantwoordelijk voor tijdige en correcte contractuele borging van:

- verkeersveiligheidsaudits en auditmomenten.
- eisen, normen en richtlijnen gerelateerd aan verkeersveiligheidsaudits.
- door de aannemer aan te leveren informatie t.b.v. het doorvoeren van verkeersveiligheidsaudits (tijdig, correct, compleet en actueel)
- oplever- en verificatiemomenten ten aanzien van de door RWS met aannemer overeengekomen kwaliteitsverbetering (oplever- en verificatiemoment).
- rollen en verantwoordelijkheden van de bij de audit betrokken stakeholders.

Daarnaast

- Adviseert IMG het kwaliteitsorgaan en Regionale Diensten gevraagd en ongevraagd over contractueel vast te leggen kwaliteitsborging en verbetering.
- Adviseert contractmanagers over verankering van verkeersveiligheidsaudit in inkoopdocumenten en toepassing van kwaliteitscontrole (SCB) in relatie met de verwerking van de bevindingen tengevolge van de verkeersveiligheidsaudit

4.3 Regionale diensten

4.3.1 Regionale Dienst Centrale vestiging

Hoofdingenieur-Directeur (HID)

De HID is als hoofd van de Regionale Dienst verantwoordelijk voor het binnen de dienst beschikbaar stellen van voldoende middelen t.b.v. het uitvoeren van het auditproces. Hij/Zij is bevoegd om verbetervoorstellen al dan niet door te voeren en motiveert besluiten in T-rapportages en periodieke DG-HID gesprekken.

Directeur Wegen en Verkeer/RI

De HID delegeert de verantwoordelijkheid voor de besluitvorming m.b.t. tijdige en correcte uitvoering en implementatie van de resultaten van de verkeersveiligheidsaudits aan de Directeur Wegen en Verkeer/RI van de Regionale Dienst. Directeur Wegen en Verkeer/RI verankert de

verkeersveiligheidsaudit in de projectorganisatie en bewaakt de voortgang (periodiek overleg met projectorganisatie)

Projectorganisatie

Het document Rolprofielen IPM d.d. 26 februari 2008 omschrijft het IPM-model of vijfrollenmodel. Vier van de vijf rollen zijn in samenhang met de verkeersveiligheidsaudit van belang:

- Projectmanager: eindverantwoordelijk voor het tijdig en correct uitvoeren en opleveren van een verkeersveiligheidsaudit inclusief de met de opdrachtnemer overeengekomen verbetermaatregelen en daaraan gekoppelde middelen en randvoorwaarden.
- Technisch manager: Operationeel verantwoordelijk voor eisen, contractvoorbereiding en technische begeleiding van de uitvoering van de verkeersveiligheidsaudit, het opstellen van reactienota OG en initieert/ draagt zorg voor de verwerking van verbeterpunten. Hij/zij rapporteert hierover aan de projectmanager
- Contractmanager: verantwoordelijk voor verankering van verkeersveiligheidsaudit in inkoopdocumenten en contractuele afhechting met IMG/Opdrachtnemer en rapporteert hierover aan de projectmanager
- Manager projectbeheersing: advies m.b.t. integrale sturing op risico's ten aanzien van tijd, geld, kwaliteit en scope van Verkeersveiligheidsaudit en verbetermaatregelen en rapporteert hierover aan projectmanager.

Verkeersveiligheidsadviseur

Verkeersveiligheidsadviseur adviseert op basis van zijn/haar expertise gevraagd en ongevraagd over de verkeersveiligheidsaudit (in alle fasen van het project) aan de technisch manager, contractmanager, projectmanager, Directeur Wegen en Verkeer, HID en kwaliteitsorgaan.

4.3.2 Regionale Dienst Wegendistrict

Hoofd Wegendistrict

Het Hoofd van het Wegendistrict een rol bij de planvoorbereiding en de besluiten naar aanleiding van het auditrapport en de reactienota. Dit geldt vooral voor fase VVA3 en VVA4.

5 Overgangsprocedure

5.1 Infrastructuurprojecten

Voor infrastructuurprojecten die na 19 december 2010 starten met de eerste fase van de planuitwerkingsfase conform het MIRT-proces, is de toepassing van de verkeersveiligheidsaudit verplicht. Dit is opgenomen in de Werkwijzer Aanleg.

Voor infrastructuurprojecten die vóór 19 december zijn gestart is de toepassing van de verkeersveiligheidsaudit op vrijwillige basis. Afhankelijk van het stadium waarin het infrastructuurproject zich bevindt kunnen de audits VVA1 t/m VVA4 worden opgenomen in het ontwerpproces. Het verdient de aanbeveling om, ook voor projecten die formeel niet verplicht zijn een audit uit te voeren, dit toch te doen. Vroegtijdige controle op verkeersveiligheidsaspecten, helpt om later problemen (onnodig kwaliteitsverlies op het netwerk, projectvertraging, budgetoverschrijding) te voorkomen. Er zijn recent ervaringen met verkeersveiligheidsaudits opgedaan bij de volgende projecten: A2 Maastricht, A4 Delft – Schiedam, A9 Omleiding Badhoevedorp, A50 Ewijk – Valburg en A74.