

Proefperiode van de verkeersveiligheidsaudit

Drs. I.N.L.G. van Schagen

D-2000-7

Proefperiode van de verkeersveiligheidsaudit

Kwalitatieve evaluatie van een zevental proefaudits gericht op
verbetering van inhoud en procedure

Documentbeschrijving

Rapportnummer:	D-2000-7
Titel:	Proefperiode van de verkeersveiligheidsaudit
Ondertitel:	Kwalitatieve evaluatie van een zevental proefaudits gericht op verbetering van inhoud en procedure
Auteur(s):	Drs. I.N.L.G. van Schagen
Themaleider:	Ir. A. Dijkstra
Projectnummer SWOV:	34.261
Trefwoord(en):	Audit, safety, test method, classification, traffic engineering, highway, motorway, access road, roundabout, junction, design (overall design), layout, highway design, evaluation (assessment), Netherlands.
Projectinhoud:	Verkeersveiligheidsaudits worden in een toenemend aantal landen binnen en buiten Europa toegepast. Door middel van een verkeersveiligheidsaudit wordt in verschillende stadia van plannen voor ontwerp en vormgeving van wegen gekeken naar de mogelijke effecten op de verkeersveiligheid. Voor de invoering van het instrument verkeersveiligheidsaudit in Nederland is door de SWOV een voorlopige procedure ontwikkeld. Deze is in een zogenoemde proefperiode toegepast met als doel zowel inhoudelijk als procedureel het instrument te vervolmaken. Het onderhavige rapport doet verslag van de deze proefperiode.
Aantal pagina's:	28 + 4 blz.
Prijs:	f 20,-
Uitgave:	SWOV, Leidschendam, 2000

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV
Postbus 1090
2260 BB Leidschendam
Telefoon 070-3209323
Telefax 070-3201261

Samenvatting

Door middel van een verkeersveiligheidsaudit wordt in verschillende stadia van plannen voor ontwerp en vormgeving van wegen gekeken naar de mogelijke effecten op de verkeersveiligheid. Verkeersveiligheidsaudits worden in een toenemend aantal landen binnen en buiten Europa toegepast. Met het Startprogramma Duurzaam Veilig is ook voorzien in de ontwikkeling en invoering van het instrument verkeersveiligheidsaudit in Nederland. In opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is door de SWOV hiertoe een voorlopige procedure ontwikkeld. Deze is vervolgens in een zogenoemde proefperiode toegepast met als doel zowel inhoudelijk als procedureel het instrument te vervolmaken. Het onderhavige rapport doet verslag van de deze proefperiode.

Eerst wordt kort het hoe en waarom van de verkeersveiligheidsaudit en de auditprocedure uiteengezet. Vervolgens worden de projecten die tijdens de proefperiode aan een audit zijn onderworpen beschreven als ook de uitkomsten van de audits en de reactie daarop van de opdrachtgever. Het gaat in totaal om zeven proefprojecten met gemeenten, provincie en Rijk als opdrachtgevende wegbeheerders. Elk van de audits werd in slechts één planstadium uitgevoerd. Bij twee projecten was dit het stadium van een categoriseringsplan; bij twee projecten van een globaal ontwerp en bij drie projecten van een gedetailleerd ontwerp. De stadia vlak voor (her)opening en enkele weken na (her)opening van de weginfrastructuur waren in de proefperiode niet vertegenwoordigd. Tot slot gaat het rapport in op de ervaringen en reacties van betrokken auditors en betrokken opdrachtgevers. Deze reacties zijn opgetekend op grond van persoonlijke en telefonische interviews.

Geconcludeerd wordt dat de verkeersveiligheidsaudit een instrument is dat met een aantal aanpassingen in de procedure en een aantal inhoudelijke verbeteringen, goed kan functioneren. Bovendien lijkt de audit ook in Nederland een bijdrage te kunnen leveren aan de verkeersveiligheid. Mede vanwege het geringe aantal proefprojecten kan nog geen kwantitatief bewijs geleverd worden. Tegelijkertijd wordt geconcludeerd dat met name bij wegbeheerders die nog geen directe ervaring met de audit hebben opgedaan, twijfels bestaan over het nut van de audit in verhouding tot de kosten en de benodigde inspanning. Bovendien zien zij vaak niet het nut om verkeersveiligheid zo expliciet los te koppelen van de andere aspecten die een plan en een ontwerp bepalen, zoals stedenbouwkundige uitgangspunten, economische motieven en milieu-eisen. Echter, de proefaudits die uiteindelijk zijn uitgevoerd, zijn over het algemeen naar tevredenheid afgerond, ook naar tevredenheid van de desbetreffende opdrachtgever.

Op grond van de ervaringen tijdens de proefperiode wordt een aantal aanbevelingen gedaan om het auditinstrument inhoudelijk en procedureel te verbeteren, waarbij onder andere gesteld wordt dat de procedure zo eenvoudig mogelijk moet zijn, overigens zonder de essentiële kenmerken van de audit te verliezen. Ook worden enkele aanbevelingen gedaan om de vraag naar de audit te vergroten.

Summary

Road safety audit testing period. A qualitative evaluation of seven test audits for improving their content and procedures

A road safety audit is conducted in the various stages of planning the design and lay-out of roads. The audit is conducted in order to examine the possible effects of these plans on road safety. Road safety audits are being used in more and more European and non-European countries. A road safety audit instrument was also developed and implemented for the Starting Programme Sustainably Safe in the Netherlands. The Netherlands Transport Research Centre (AVV), an agency of the Dutch Ministry of Transport and Public Works, commissioned the Institute for Road Safety Research (SWOV) to develop a preliminary procedure for this programme. This procedure was then applied during a so-called testing period, the objective being to perfect the instrument in terms of its content and procedures. This report provides an account of this testing period.

The report begins with a brief explanation of the road safety audit and the auditing procedures. Next, the projects that were subjected to an audit during the testing period, the findings of the report, and the commissioning agency's reactions to these findings are described.

The report gives an account of seven test projects in which municipalities, provinces and the national government acted as the commissioning road authorities. Each of the audits was conducted only during a single planning stage. In two projects, this was during a categorizing stage; in two projects, this was during a general design stage; and in three projects, this was during a detailed design stage. The stages just previous to and a few weeks after the reopening or opening of the road infrastructure were not represented in the testing period.

Finally, the report addresses the experiences and reactions of the auditors and commissioners involved. These reactions were recorded on the basis of personal and telephone interviews.

The report concludes that the road safety audit is an instrument that could function effectively if a number of modifications in its procedures and a number of improvements to its content were to be made. Furthermore, it appears that the Netherlands, too, can benefit in terms of road safety by the use of the audit. The small number of test projects is one factor in not being able to provide any quantitative results. At the same time, the report concludes that particularly among road authorities that have not yet acquired any direct experience with the audit, doubts exist as to the audit's usefulness in relationship to its costs and the effort required to implement it. Furthermore, they frequently fail to see the usefulness of separating road safety so explicitly from other aspects that determine the planning and lay-out process such as urban planning principles, economic reasons and environmental requirements. The test audits that were ultimately conducted, however, were generally completed satisfactorily with the commissioner involved being satisfied as well.

As based on the experiences acquired during the testing period, a number of recommendations were made for the purpose of improving the content and procedures of the auditing instrument. Included in these recommendations was the wish to simplify the procedures as much as possible without losing the essential characteristics of the audit. Certain recommendations were also made for the purpose of increasing the demand for the audit.

Inhoud

1.	Inleiding	7
2.	De audit en de procedure	9
2.1.	Het wat en waarom van de verkeersveiligheidsaudit	9
2.2.	De voorlopige procedure in het kort	9
3.	De proefperiode en de proefprojecten	12
3.1.	De proefperiode	12
3.2.	De proefprojecten	13
3.2.1.	Een provinciaal categoriseringsplan	13
3.2.2.	Een gemeentelijk verkeerscirculatieplan	14
3.2.3.	Vier alternatieven voor de herinrichting van een rijksweg	15
3.2.4.	Herinrichting buitengebied in 60 km/uur-zone	16
3.2.5.	Gedetailleerd ontwerp van een rotonde op een kruispunt in een gemeente	17
3.2.6.	Reconstructie kruispunt en inrichten weg als 30 km/uur-weg	18
3.2.7.	Herinrichting van twee gemeentelijke wegen	19
4.	Ervaringen met en reacties op de audit	21
4.1.	Ervaringen met het voorlopige auditinstrument	21
4.2.	Vraag naar en draagvlak voor de audit	24
5.	Conclusies en aanbevelingen	26
	Literatuur	28
	Bijlage Informatie voor opdrachtgevers over de auditprocedure tijdens de proefperiode	29

1. Inleiding

In december 1997 hebben de Minister van Verkeer en Waterstaat, het Interprovinciaal Overleg, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten en de Unie van Waterschappen een convenant gesloten, waarin zij zich binden aan het uitvoeren van het Startprogramma Duurzaam Veilig. Eén van de zogenoemde flankerende maatregelen uit het Startprogramma betreft de ontwikkeling en invoering van het instrument verkeersveiligheidsaudit in Nederland.

Verkeersveiligheidsaudits worden in een toenemend aantal landen binnen en buiten Europa toegepast (Van der Kooi, 1999). Door middel van een verkeersveiligheidsaudit wordt in verschillende stadia van plannen voor ontwerp en vormgeving van wegen gekeken naar de mogelijke effecten op de verkeersveiligheid. Een audit wordt uitgevoerd met als enig doel op onafhankelijke wijze potentiële verkeersveiligheidsproblemen te identificeren en mogelijke oplossingsrichtingen aan te geven. Op die manier wordt het mogelijk om verkeersveiligheid expliciet mee te wegen bij het besluitvormingsproces en bij de verdere uitwerking en uitvoering. De ervaringen van uitvoerders en gebruikers van audits in het buitenland zijn over het algemeen positief. Bovendien lijken ze, gezien de relatief lage kosten, voor de meeste projecten kosteneffectief te zijn, hoewel het moeilijk is het effect van audits op de verkeersveiligheid te kwantificeren (Van Schagen, 1998a).

In de tweede helft 1997, eerste helft 1998 is door de SWOV in opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een voorlopig protocol ontwikkeld voor het gebruik van de verkeersveiligheidsaudit in Nederland (Van Schagen, 1998b). Het auditprotocol beschrijft de procedurele en procesmatige aspecten van de audit. Aangegeven wordt, naast de algemene principes en uitgangspunten, welke stappen achtereenvolgens moeten worden doorlopen vanaf het besluit om een audit uit te laten voeren tot en met het terugrapporteren van de besluiten naar aanleiding van de auditaanbevelingen. Hierbij is getracht zo goed mogelijk aan te sluiten bij de Nederlandse organisatiestructuren en besluitvormingsprocedures.

Bij de ontwikkeling van het protocol zijn vertegenwoordigers van alle convenantpartners als ook vertegenwoordigers van ingenieurs- en adviesbureaus (ONRI) via een werkgroep nadrukkelijk bij de besluitvorming betrokken. In deze werkgroep is afgesproken om het protocol tijdens een proefperiode in de praktijk te toetsen om op die manier duidelijkheid te krijgen over de werkbaarheid van het instrument en over de onderdelen van de procedure die voor verbetering vatbaar zijn. Tevens bood de proefperiode de gelegenheid enig inzicht te krijgen in de mate waarin de wegbeheerders en hun ontwerpers het instrument als bruikbaar en nuttig beoordelen.

Op dit moment zijn er zeven proefaudits afgerond. Hoewel het mogelijk is dat in de komende periode nog een of twee proefaudits plaatsvinden, lijkt de tijd rijp om de ervaringen tot nu toe op een rijtje te zetten en kritisch te beoordelen om te bekijken of en op welke wijze de audit op bredere schaal

kan worden ingezet. In dit rapport zijn de bevindingen op schrift gesteld. In het volgende hoofdstuk wordt eerst kort een beschrijving gegeven van de audit en van de voorlopige procedure zoals deze in de proefperiode is toegepast. Vervolgens worden de zeven proefaudits beschreven (hoofdstuk 3) en wordt verslag gedaan van de reacties en opmerkingen van de rechtstreeks betrokkenen (auditors, wegbeheerders, ontwerpers) en van overkoepelende wegbeheerdersorganen (hoofdstuk 4). Zowel inhoudelijke argumenten, procedurele kwesties en zaken die te maken hebben met acceptatie en draagvlak worden hierin behandeld. Hoofdstuk 5 ten slotte, geeft een puntsgewijs overzicht van de belangrijkste conclusies en aanbevelingen.

2. De audit en de procedure

2.1. Het wat en waarom van de verkeersveiligheidsaudit

De verkeersveiligheidsaudit is een instrument om na te gaan of aspecten van verkeersveiligheid in voldoende mate zijn meegenomen in plannen voor ontwerp en vormgeving van nieuwe weginfrastructuur of in plannen voor de reconstructie van bestaande weginfrastructuur. Het gaat hierbij om een kwalitatieve beoordeling door onafhankelijke verkeersveiligheidsexperts. In de vorm van een definitie:

Een verkeersveiligheidsaudit is een formele, gestandaardiseerde procedure om bij het ontwerp van nieuwe wegen en/of het (ingrijpend) wijzigen van bestaande wegen tot een onafhankelijke beoordeling te komen van de mogelijke gevolgen van het ontwerp voor de verkeersveiligheid.

De audit beoogt nog voordat een weg of een kruispunt daadwerkelijk wordt aangelegd de potentiële problemen voor de verkeersveiligheid te signaleren en mogelijke oplossingsrichtingen aan te geven. Daarbij wordt gekeken naar de situatie voor alle soorten weggebruikers en naar de situatie in verschillende externe omstandigheden (licht/donker, nat/droog). De audit is dus preventief van karakter en probeert ongevallen te voorkómen. Dit in tegenstelling tot bijvoorbeeld de black-spot- of AVOC-benadering, die vooral curatief van aard is: pas na gebleken onveiligheid worden oorzaken opgespoord en maatregelen genomen. Met andere woorden, de verkeersveiligheidsaudit past volledig binnen de principes van duurzaam-veilig, waarin het voorkómen van ongevallen het belangrijkste doel is.

Een audit richt zich in principe op infrastructurele plannen op het niveau van inrichting en vormgeving. Dergelijke plannen kennen verschillende stadia van zeer globaal tot zeer gedetailleerd. Vervolgens vindt de realisatie plaats en na afronding wordt de weg (weer) opengesteld voor het verkeer. Het is het beste als in al deze stadia een audit uitgevoerd zou worden. Hoe eerder in het proces mogelijke problemen worden opgespoord, des te gemakkelijker en goedkoper het is de problemen te verhelpen.

Infrastructurele plannen op inrichtingsniveau staan niet op zichzelf, maar zijn ingebed in algemene verkeers- en vervoersplannen en plannen op het gebied van ruimtelijke ordening. Plannen en beslissingen op deze niveaus bepalen mede de verkeersveiligheid van een netwerk als geheel. Echter, zij vallen buiten het bestek van de verkeersveiligheidsaudit en zouden op een meer kwantitatieve wijze aan bod moeten komen in wat wel een veiligheids-effectrapportage (VER) of een Road Safety Impact Assessment (RIA) wordt genoemd (Wegman et al., 1994).

2.2. De voorlopige procedure in het kort

Op grond van de aanpak in het buitenland en met name de aanpak in Engeland, Denemarken en Australië, is voor Nederland een voorlopige auditprocedure ontwikkeld. In het kort komt deze procedure op het volgende neer (voor een uitgebreidere beschrijving wordt verwezen naar Van Schagen, 1998b).

Een audit wordt bij voorkeur in alle van de volgende vier projectstadia uitgevoerd:

- stadium van globaal ontwerp (voorontwerp);
- stadium van gedetailleerd ontwerp (bestek);
- na realisatie maar voor (her)opening;
- enkele maanden na (her)opening.

Daarbij biedt het protocol de mogelijkheid een categoriseringsplan te laten auditen. In feite vallen categoriseringsplannen buiten het bestek van een verkeersveiligheidsaudit waar het specifiek om ontwerp, vormgeving en inrichting van wegen gaat. Echter, aangezien op basis van het Startprogramma Duurzaam Veilig alle wegbeheerders geacht werden op korte termijn categoriseringsplannen te ontwikkelen en op grond van die plannen het ontwerp en de inrichting van een wegvak of kruising uit te werken, is besloten deze extra auditfase toe te voegen. In elk van de auditfasen wordt het project op een ander niveau bekeken. *Tabel 1* geeft een aantal voorbeelden van aandachtspunten per auditfase.

De audit is niet verplicht. Het is de wegbeheerder die beslist of een project al dan niet aan een audit wordt onderworpen en zo ja, in welke fase of fasen. De wegbeheerder meldt het project aan bij het auditsecretariaat. Het auditsecretariaat zoekt minimaal twee auditors, waarvan één als teamleider wordt aangewezen. De auditors worden geselecteerd uit een pool van verkeerskundigen met ruime ervaring en affiniteit op het gebied van verkeersveiligheid. De teamleider sluit een overeenkomst met de wegbeheerder als opdrachtgever en met zijn/haar mede-auditor, waarin de maximaal benodigde tijd en kosten wordt opgenomen en waarin afspraken staan over de opleverdatum. De opdrachtgever voorziet de teamleider van alle benodigde informatie in tweevoud. De auditors bestuderen de informatie, waar enigszins nuttig aangevuld met een bezoek aan de locatie, en stellen op grond van hun bevindingen en met behulp van checklists een gezamenlijk auditrapport op. Het auditrapport is kort en bondig. Het geeft een overzicht van de gebruikte documentatie, de omstandigheden tijdens het locatiebezoek, de potentiële veiligheidsproblemen en mogelijke oplossingsrichtingen, resulterend in een aantal concrete aanbevelingen. Het auditrapport wordt aangeboden aan de opdrachtgever (met afschrift aan het auditsecretariaat), die vervolgens beslist welke van de aanbevelingen worden overgenomen en verwerkt. De beslissing wordt schriftelijk meegedeeld aan de auditors (met afschrift aan het auditsecretariaat). Als aanbevelingen niet worden overgenomen moet gemotiveerd worden waarom dit niet gebeurt. Op grond van na-calculatie wordt de audit ook financieel afgerond. Zowel voor de aanmelding van een project, als voor het auditrapport, als voor de terugmelding van de opdrachtgever zijn voorbeeldformulieren beschikbaar.

Auditfase	Aandachtspunten
Categoriseringsplan	Functie in relatie tot (verwacht) gebruik van diverse groepen weggebruikers
	Ligging van wegen met een verkeersfunctie t.o.v. (economisch) belangrijke bestemmingen
	Aansluiting op (functies van) bestaand wegennet
	Maaswijdten van de verschillende wegcategorieën
	Aantal en type kruisingen
Globaal ontwerp	Consistentie uitwerking van de categorisering
	Dwarsprofiel, horizontaal en verticaal alignement
	Kruisingsontwerp
	Positie/voorzieningen langzaam verkeer
	Positie/voorzieningen OV en dienstverlenende instanties
Gedetailleerd ontwerp	Consistentie uitwerking van het globaal ontwerp
	Kruispunt lay-out
	Rijstrook/rijbaan/verhardingsbreedte
	Type snelheidsremmende voorzieningen
	Belijning, markering en bebording
	Zichtlijnen en zichtbaarheid
	Aansluiting erven
	Berm-inrichting en beschermingsmiddelen
	Verlichting
	Vormgeving voorzieningen langzaam verkeer / OV
	Voor de (her)opening
Zichtlijnen en zichtbaarheid	
Plaatsing en zichtbaarheid bebording	
Na de (her)opening	Verkeersafwikkeling in de praktijk
	Verschillen tussen gewenst en geobserveerd gedrag

Tabel 1. *Inhoudelijke aandachtsgebieden per auditfase.*

3. De proefperiode en de proefprojecten

3.1. De proefperiode

Besloten is om in een proefperiode de voorlopige auditprocedure in de praktijk te testen op bruikbaarheid. Tijdens deze proefperiode is het auditsecretariaat in eerste instantie gevestigd geweest bij de SWOV, in de laatste fase bij AVV. De pool van auditors bestond uit tien senior-medewerkers van verschillende verkeers- en adviesbureaus, die allen een eendaagse instructiebijeenkomst hadden bijgewoond, verzorgd door medewerkers van SWOV en AVV. De auditors traden op persoonlijke titel op en niet als vertegenwoordiger van een bureau.

De procedure tijdens de proefperiode was als volgt. Als de mogelijkheid voor een proefproject werd gemeld, meestal gebeurde dit via via, werd de aangegeven contactpersoon bij de wegbeheerder telefonisch benaderd en kreeg hij uitgelegd hoe een en ander concreet te werk ging. Vervolgens werd per post een papieren kopie en een elektronische versie van het formulier 'verzoek tot audit' aan de deelnemende wegbeheerders gestuurd met het verzoek deze in te vullen en te retourneren aan het auditsecretariaat. Tevens werd een samenvattend overzicht verstuurd van de procedure met nadruk op de handelingen van de wegbeheerder (zie *Bijlage*).

Op grond van de aanvraagformulieren werden vervolgens per project twee auditors geselecteerd, rekening houdend met hun specifieke expertise en, voor zover bekend, onafhankelijkheid ten aanzien van het project. Op tamelijk willekeurige wijze is vervolgens één van de twee aangewezen als teamleider en de ander als mede-auditor. Getracht is alle betrokken auditors evenredig aan bod te laten komen, zowel als teamleider als als mede-auditor.

In eerste instantie werd telefonisch contact gezocht met de auditors om hun te vragen of zij bereid waren het desbetreffende project te auditeren, of ze tijd hadden of konden maken in de periode waarin deze moest plaatsvinden, en of ze niet op enigerlei wijze betrokken waren (geweest) bij het project. Zodra beide auditors hun bereidheid hadden uitgesproken om het aangewezen project te auditeren, werd opnieuw contact gezocht met de contactpersoon bij de wegbeheerder om de namen van de auditors voor te leggen, met de vraag of dit principiële bezwaren met zich meebracht. Alle auditors en alle wegbeheerders zijn steeds akkoord gegaan met de voorstellen van het auditsecretariaat. Vervolgens werden de gemaakte afspraken schriftelijk bevestigd aan elk van de betrokkenen. Aan de wegbeheerder werd gevraagd om contact op te nemen met de teamleider voor het aanvragen van een offerte en het opstellen van het contract. Aan de teamleider werd gevraagd dit in de gaten te houden en contact op te nemen met het auditsecretariaat als de wegbeheerder niet op korte termijn contact had opgenomen. Aan beide auditors werd bovendien gevraagd contact met elkaar op te nemen om onderling nadere afspraken te maken en een contract te sluiten.

Het auditsecretariaat kreeg kopieën van uitgebrachte offertes en als het auditrapport klaar was een kopie hiervan. Zodra dit laatste bij het auditsecretariaat binnen was gekomen werd weer een brief naar de wegbeheerder gestuurd met bijgevoegd een kopie van het formulier 'besluiten n.a.v. de audit'. De wegbeheerder werd gevraagd aan te geven welk van de aanbevelingen van de audit werden opgevolgd en welke niet. In het laatste geval werd hij gevraagd aan te geven om welke reden een bepaalde aanbeveling niet werd opgevolgd.

In totaal zijn er acht proefprojecten aangemeld, waarvan er op dit moment zeven met succes zijn afgerond. Bij vijf projecten was een gemeente opdrachtgever, bij één project een gemeente samen met een provincie, bij één project een provincie en bij één project Rijkswaterstaat. Bij elk van de proefprojecten is in slechts één fase een audit uitgevoerd. Driemaal ging het om de fase van gedetailleerd ontwerp, tweemaal om die van een globaal ontwerp en tweemaal om de fase van een categoriseringsplan. Er zijn geen proefaudits uitgevoerd in de fasen van vlak voor en vlak na de (her)opening. Paragraaf 3.2 geeft een meer gedetailleerd overzicht van de proefprojecten en het soort conclusies/aanbevelingen in de auditrapporten.

De tijd tussen de aanvraag van een audit en de oplevering van het auditrapport verschilde sterk. Dit had vooral te maken met het feit dat de auditaanvraag een aantal malen binnenkwam voordat de benodigde documentatie beschikbaar was en dat deze langer op zich liet wachten dan gepland. De doorlooptijd tussen het beschikbaar komen van de noodzakelijke informatie en het beschikbaar komen auditrapport was over het algemeen beperkt tot ongeveer vier weken.

De kosten van de audits tijdens de proefperiode (met twee auditors) lagen tussen de 7.000 en 11.000 gulden. Alle auditors werkten tegen hetzelfde uurtarief. De verschillen in de kosten hadden uitsluitend te maken van de omvang van het project. Van rijkswege was een subsidie beschikbaar gesteld van 50 procent van de kosten met een maximum van 5.000 gulden.

3.2. De proefprojecten

Zoals hierboven aangegeven zijn tijdens de proefperiode zeven proefprojecten afgerond. Hieronder worden deze projecten en de belangrijkste uitkomsten van de audit elk afzonderlijk kort beschreven.

3.2.1. Een provinciaal categoriseringsplan

Bij dit project gaat het om een categoriseringsplan voor het provinciaal wegennet opgesteld door de provincie. De audit is uitgevoerd op het concept-plan dat min of meer tegelijkertijd ter discussie is aangeboden aan de betrokken gemeenten als ook intern binnen de provincie. Contactpersonen bij de opdrachtgever waren het hoofd en een beleidsmedewerker van de Dienst Wegen, Verkeer en Vervoer van de provincie. Deelname aan de proefperiode was geïnstigeerd door het vorige hoofd van dienst.

Het auditrapport is kort en geeft puntsgewijs een zevental algemene opmerkingen, een elftal opmerkingen op onderdelen, één opmerking naar aanleiding van het kaartmateriaal en tenslotte een viertal aanbevelingen. Het rapport gaat in op algemene principes, zoals bijvoorbeeld afstemming

met buurprovincies en gemeenten, de grenzen van verblijfsgebieden, de noodzaak van een visie op netwerkniveau, het toepassen van wensbeelden voor verschillende groepen verkeersdeelnemers. Daarnaast wordt ook een aantal algemene duurzaam-veilig-principes en -mogelijkheden aangegeven. Bijvoorbeeld, dat op een gebiedsontsluitingsweg bij voorkeur geen erfaansluitingen voorkomen, dat een stroomweg ook een 2x1-weg kan zijn en dat het niet verplicht is fietspaden langs een stroomweg te hebben. Er wordt in het rapport niet ingegaan op concrete wegen of gebieden die al dan niet op een juiste wijze aan een categorie zijn toegewezen. De vier aanbevelingen zijn als volgt geformuleerd:

- “1. Er zijn ongetwijfeld wegen toebedeeld aan een categorie, die voorlopig nog niet kan worden bevestigd met een daarbij behorende inrichting. Hoe wordt daarmee omgegaan? Aanbevolen wordt om in zo'n situatie voorlopig de categorie aan te houden welke zoveel mogelijk past bij de huidige vormgeving.
2. Onduidelijk is wat de omvang is van de uiteindelijke verblijfsgebieden. Daarbij zou rekening gehouden moeten worden met begrenzing door stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen, rivieren, kanalen, spoorwegen e.d. De provinciegrens is meestal niet automatisch tevens de grens van het verblijfsgebied.
3. Aanbevolen wordt om het proces van categorisering te doen in overleg met het Rijk, de buurprovincies en de gemeenten.
4. De verschillende wensbeelden moeten meer zijn dan het huidige gebruik en huidige inrichting van wegvakken. Aanbevolen wordt om netwerken op te stellen voor de verschillende vervoerswijzen en deze netwerken vervolgens over elkaar te leggen en op elkaar af te stemmen.”

In een telefonische en later schriftelijke reactie van de opdrachtgever werd aangegeven dat op dat moment niet kon worden aangegeven wat er met de auditresultaten gedaan zou worden. Het was ook de vraag of dat ooit zou kunnen gebeuren aangezien de audit werd gezien als een van de bronnen op grond waarvan het concept-plan zou worden bijgesteld. Aangegeven werd dat het plan op ambtelijk niveau eerst verder ontwikkeld zou worden. Bestuurlijke inbedding van het plan zou pas in een later stadium plaatsvinden, waarschijnlijk in het kader van het op te stellen provinciaal verkeers- en vervoersplan.

3.2.2. *Een gemeentelijk verkeerscirculatieplan*

De vraag voor het verkeerscirculatieplan (VCP) was met name voortgekomen uit problemen rond de verkeersleefbaarheid in de gemeente vanwege de grote hoeveelheid doorgaand gemotoriseerd verkeer. Het VCP was opgesteld door een extern bureau. De audit is ingezet op de tweede versie van het plan op instigatie van de gemeenteraad. In de raad bestond de behoefte de plannen ook nog door een andere deskundige te laten bekijken.

Het auditrapport geeft de volgende samenvatting van de belangrijkste bevindingen van de uitgevoerde audit:

“Het VCP is sterk gericht op het autoverkeer. Overige vervoerswijzen zoals voetganger, (brom)fiets en openbaar busvervoer komen nauwelijks aan de orde, terwijl juist vanuit het oogpunt van duurzaam-veilig de kwetsbare verkeersdeelnemers bijzondere aandacht verdienen. De voorgestelde categorie-indeling van wegen is sterk gericht op het huidige gebruik van de wegen.”

Vervolgens wordt in tweeënhalve pagina een overzicht gegeven van de bevindingen en aanbevelingen. Er wordt ingegaan op respectievelijk de vervoerswijzen, de verkeersintensiteiten, de verkeerscirculatie, de categorisering van wegen, verblijfsgebieden en maatregelen. Er komen zaken aan de orde als de uitgangspunten en doelstellingen van verkeersonderzoek, de technische interpretatie van onderzoeksgegevens en de principes van duurzaam-veilig.

Het rapport is eerst in concept-vorm aan de opdrachtgever verstuurd, op grond waarvan de oorspronkelijke opsteller van het plan een uitgebreide schriftelijke reactie heeft gegeven. In deze reactie werd vooral gerefereerd aan eerder gemaakte afspraken tussen hem en de opdrachtgever, die tot bepaalde voorstellen/oplossingen hadden geleid. Deze afspraken waren echter niet in het eindproduct, de tweede versie van het VCP, opgenomen. In de definitieve versie van het auditrapport is een beperkt aantal van de betreffende opmerkingen aangepast of verwijderd. Uit de reactie van de opdrachtgever, ondertekend door Burgemeester en Wethouders, bleek dat op twee punten de audit (mede) tot aanpassingen van het VCP had geleid:

“Op de eerste plaats zal meer aandacht worden geschonken aan de positie van langzaam verkeer in het kader van Duurzaam Veilig (bijvoorbeeld door bij de categorisering van wegen nadrukkelijk mee te wegen het criterium dat langs gebiedsontsluitingswegen gescheiden fietsvoorzieningen aanwezig zouden moeten zijn). Op de tweede plaats constateren wij dat de audit op het punt van de wegcategoryering enkele afwijkingen t.o.v. het VCP bevat. Dit heeft er (mede) toe geleid dat wij een variant met ‘discussiewegen’ inbrengen waarin enkele gebiedsontsluitingswegen of delen daarvan als mogelijke erftoegangswegen worden aangewezen.”

De andere bevindingen en aanbevelingen leiden niet tot wijzigingen. Voor de motivatie van deze beslissing verwijst de opdrachtgever naar de schriftelijke reactie van de opsteller van het VCP.

3.2.3. *Vier alternatieven voor de herinrichting van een rijksweg*

In het kader van een tracé-studie en een milieueffectrapportage (MER) waren vier alternatieven voor herinrichting van een rijksweg met één rijbaan en twee rijstroken gepresenteerd: nul-plus, autoweg, gebiedsontsluitingsweg en stroomweg. Voor elk van de alternatieven waren zeer globale schetsen beschikbaar. Opdrachtgever voor de verkeersveiligheidsaudit was een van de Regionale Directies van Rijkswaterstaat.

Het auditrapport geeft eerst een korte beschrijving van het project en van de reikwijdte van de audit. Vervolgens wordt ingegaan op de categorisering vanuit duurzaam -veilig en wordt geconstateerd dat de nul-plus- en de autowegvariant daarbinnen niet passen en vanuit veiligheidsoogpunt dus bij voorbaat geen geschikte alternatieven zijn. Beide varianten zijn op uitdrukkelijk verzoek van de opdrachtgever wel bekeken, maar in minder detail dan de twee duurzaam-veilig-alternatieven. Telkens wordt kort het voorgestelde ontwerp beschreven, vervolgens beoordeeld en tenslotte volgt een aanbeveling. Er worden zowel goede als minder geslaagde aspecten in het ontwerp genoemd. De gebiedsontsluitingsvariant en de stroomwegvariant worden op zeer gedetailleerd niveau becommentarieerd, waarbij bijvoorbeeld suggesties worden gedaan voor een andere vormgeving van bepaalde aansluitingen. Er wordt uitdrukkelijk ingegaan op het omliggende netwerk, de huidige functie van de weg en de verwachte

toekomstige ontwikkelingen. Uiteindelijk wordt aanbevolen te kiezen voor de stroomwegvariant in een 2x1-uitvoering met alternerend inhaalstroken.

De opdrachtgever heeft een schriftelijke reactie gegeven op het auditrapport, zij het niet in de zin van aangeven wat wel en wat niet van de aanbevelingen wordt overgenomen en waarom. Hij geeft aan dat de audit in ieder geval een hoop detailopmerkingen biedt die bruikbaar zijn. Verder stelt hij dat de audit een toegevoegde waarde kan hebben in de tracé/MER-procedure, maar dat er wel een aantal valkuilen zijn en dat vooral hoge eisen worden gesteld aan de onderbouwing van de opmerkingen op grond van argumenten en cijfers.

3.2.4. Herinrichting buitengebied in 60 km/uur-zone

Bij deze audit ging het om de herinrichting van een buitengebied tussen een aantal kernen. Het betreft een samenwerkingsproject van een gemeente en de provincie. Door een extern bureau is op grond van het categoriseringsplan voor het betreffende gebied een algemeen plan opgesteld met daarin algemene vormgevingskenmerken, gewenste maatregelen en een prioritering van de te treffen maatregelen. Vervolgens zijn binnen de gemeente op grond van de plannen ontwerp schetsen gemaakt voor een aantal erftoegangswegen in het gebied. Deze laatste zijn het hoofdonderwerp geweest van de audit.

De audit is aangevraagd door de gemeente en de provincie op instigatie van de Regionale Directie Rijkswaterstaat met als doel een bijdrage te leveren aan de proefperiode. De contactpersoon tijdens de audit was werkzaam bij de gemeente.

Het auditrapport beschrijft kort de verschillende gebruikte documentatie per onderdeel: inventarisatie, de praktische uitwerking, maatregelen en ontwerp tekeningen. Het geeft telkens aan wat er ontbreekt en wat onduidelijk is. Ten aanzien van de tekeningen zijn de opmerkingen concreter. Zo wordt bijvoorbeeld gesteld, dat het niet duidelijk is waarom wordt afgeweken van het principe om op erftoegangswegen geen voorrangregeling in te stellen. Ook wordt in het rapport aangegeven dat het niet duidelijk is waarom er fietssuggestiestroken worden aangebracht terwijl er al een fietspad aanwezig is. In het overzicht van de bevindingen en aanbevelingen worden vijf punten genoemd:

1. Een consistent overzicht van huidige versus gewenste inrichting per wegtype ontbreekt;
2. Gemist wordt een helder overzicht van de effecten van maatregelen in relatie met het ongevalbeeld, een terugkoppeling naar de taak- en doelstellingen is niet goed mogelijk;
3. Een prioriteitsstelling wordt gemist. Subjectieve verkeersonveiligheid lijkt meer aandacht te krijgen dan objectieve;
4. De motivatie wordt gemist waarom op erftoegangswegen afgeweken wordt van het principe om geen voorrangssituaties te creëren;
5. De ontwerpen zijn 'mager'. Duurzaam Veilig is bijvoorbeeld meer dan het alleen instellen van voorrang."

Er is geen officiële reactie geweest van de opdrachtgevers over de beslissingen naar aanleiding van het auditrapport. In een mondeling gesprek gaf de contactpersoon bij de gemeente aan zeer tevreden te zijn over de audit en de resultaten. Hij vond het met name zeer verhelderend, dat de audit aangaf hoever de uiteindelijke plannen en schetsen waren afgeweken van

de oorspronkelijke uitgangspunten. De verschillende inspraakronden en het gebrek aan draagvlak voor meer ingrijpende 60 km/uur-maatregelen waren hier volgens hem grotendeels debet aan.

Van de kant van de provincie is naar aanleiding van het auditrapport een schriftelijke reactie gestuurd, waarin de desbetreffende persoon aangaf dat de audit geen nieuwe gezichtspunten heeft opgeleverd en dat onduidelijk is wat het positieve effect van de audit is geweest. De door de audit gesignaleerde problemen en aanbevelingen waren ook al tijdens het opstellen van de plannen naar voren gekomen, maar op grond van met name financiële afwegingen en een gebrek aan draagvlak bleek het onmogelijk het ideaalbeeld te realiseren. Men geeft aan zich te realiseren dat de audit geen rekening kan houden met dat soort afwegingen, maar is vervolgens bang dat 'de politiek aan de haal gaat met de conclusies uit de audit'.

3.2.5. *Gedetailleerd ontwerp van een rotonde op een kruispunt in een gemeente*

Op grond van een eerder uitgevoerd AVOC-onderzoek op een kruispunt had de gemeente besloten daar een rotonde te realiseren. Uit oogpunt van herkenbaarheid was aanbevolen ook op andere kruispunten een rotonde te realiseren. De gemeente is van plan deze aanbeveling op te volgen, met voorrangskruispunten bij minder belangrijke kruispunten. De audit is uitgevoerd op het gedetailleerd ontwerp (bestek) van de eerste in de serie rotonden, opgesteld door de gemeente zelf.

Het auditrapport begint met een korte beschrijving van doel en reikwijdte van de audit en een beschrijving van de voorgeschiedenis en uitgangspunten. Vervolgens wordt het ontwerp beoordeeld. Dit deel bestaat uit een overzicht van de beschikbaar gestelde informatie. Aangegeven wordt dat als uitgangspunt bij de audit gebruik is gemaakt van de CROW-publicaties 126 (eenheid in rotondes), 68 (uitritten) en 110 (ASVV). Het ontwerp van de rotonde en het ontwerp voor de herinrichting van twee aansluitende wegvakken worden apart besproken en becommentarieerd. Het rapport sluit af met viertal concrete aanbevelingen ten aanzien van de rotonde en een viertal concrete aanbevelingen ten aanzien van een van de twee wegvakken. Het ontwerp van het andere wegvak gaf geen aanleiding tot aanbevelingen.

De opdrachtgever geeft aan vijf van de acht aanbevelingen op te volgen. het gaat daarbij om de volgende aanbevelingen:

“Middengeleiders: de toeleidende wegen moeten zoveel mogelijk radiaal op de rotonde aansluiten. Dit is mogelijk door de middengeleiders meer rechthoekig dan taps uit te voeren. De zebra-markering bij de middengeleiders moet minimaal 4m breed zijn. De totale lengte van de middengeleider moet rond de 15m uitkomen.

Vrijliggend fietspad: Bij een rotonde met een vrijliggend fietspad en fietsers in de voorrang is het aan te bevelen het fietspad volledig rond en evenwijdig aan de hoofdrijbaan op de rotonde uit te voeren, waarbij de rode kleur van het fietspad op de oversteek moet worden doorgezet.

Bebording: Op de tak waar geen voetgangersoversteek aanwezig is mag geen bord L02 geplaatst worden.

Verlichting: zie aanbevelingen uit CROW publicatie 126.

Voorrang wegvak: op het kruispunt x - y is de instelling van een voorrangregeling gewenst. Het verkeer op x moet daarbij voorrangsgerechtigd zijn. De voorrang kan geregeld worden met behulp van bebording en markering.”

Drie aanbevelingen werden niet overgenomen. Voor een van de aanbevelingen (t.a.v. een inritconstructie) was de reden dat de gemeente op dat punt al in een eerder stadium een 'afgewogen' beleid had geformuleerd. De andere twee niet overgenomen aanbevelingen gingen over begin en beëindiging van het fietspad langs het wegvak. De reden was dat het fietspad te zijner tijd zou worden doorgetrokken, waardoor de problemen niet meer relevant zouden zijn.

In een mondeling gesprek met de opdrachtgever werd aangegeven dat niet duidelijk was of de aanpassingen zoals hierboven geschetst inderdaad zouden leiden tot meer veiligheid ter plekke.

3.2.6. *Reconstructie kruispunt en inrichten weg als 30 km/uur-weg*

Bij deze audit ging het om een verzoek van een gemeente op instigatie van een ROV/POV. Het project betrof de herinrichting van een weg tot 30 km/uur-gebied en de aanpassing van een kruispunt op deze weg in het centrum van de gemeente. De weg wordt aan de ene kant begrensd door water en aan de andere kant door bebouwing. In het programma van eisen werd bovendien de doelstelling geformuleerd dat een fietsoversteek in het traject moest worden aangepast om de verkeersveiligheid van de fietsers te verbeteren en dat er specifieke aandacht voor de inrichting van het plein voor het gemeentehuis moest zijn. Daarnaast zou ook de kademuur moeten worden gereconstrueerd of vervangen en een persleiding worden aangelegd. Het maken van een reconstructieplan en detailontwerp van de maatregelen was uitbesteed door de gemeente.

In het auditrapport wordt expliciet aangegeven dat gekeken is in hoeverre de voorgestelde oplossingen aansluiten op de duurzaam-veilig-principes. Eerst wordt ingegaan op het betreffende gebied in zijn geheel, waarna een aantal specifieke onderdelen er uit worden gelicht en in detail worden besproken, zoals het kruispunt, de fietsvoorzieningen, een aansluiting, het plein voor het gemeentehuis, de inritten en de verlichting. In de conclusie wordt gesteld dat de weg niet uit zichzelf het karakter van een verblijfs-gebied uitstraalt en dat er dus maatregelen zullen moeten komen om de 30 km/uur te realiseren. Deze maatregelen zullen op logische plekken moeten worden getroffen, dat wil zeggen daar waar er een directe aanleiding voor is. Als belangrijkste punten voor optimalisering van de voorgestelde maatregelen worden genoemd:

- het in één verhardingskleur uitvoeren van het plateau op het kruispunt en daarbij geen voorrang suggereren.
- een eenduidige oplossing voor de overgang van het fietspad.
- het zorgen voor meer aanleiding/activiteiten ter hoogte van het plein voor het gemeentehuis (bushalte, parkeerplaatsen).
- locatie van de snelheidsremmende maatregelen aanpassen, in principe kan worden volstaan met drie maatregelen.
- de huidige situatie op een van de bruggen handhaven."

Het rapport is in concept-vorm aan de opdrachtgever verstuurd. Deze heeft het doorgestuurd aan de ontwerper, die schriftelijk heeft gereageerd op het rapport. Per onderwerp/aanbeveling gaat de ontwerper in op de oorspronkelijke oplossing en de opmerkingen in het auditrapport. Meerdere malen legt de ontwerper uit, dat voor een bepaalde oplossing is gekozen vanuit een stedenbouwkundige visie. Vrijwel geen van de aanbevelingen

wordt ondersteund door de ontwerper. In een schriftelijke reactie geeft de opdrachtgever aan, dat de verhardingskleur van het plateau op het kruispunt zal worden aangepast. De overige aanbevelingen zullen niet worden overgenomen. Daarbij wordt in de eerste plaats verwezen naar de reactie van de ontwerper. In de tweede plaats geeft de opdrachtgever aan dat inmiddels de omvang van het project-/werkterrein is teruggebracht, waardoor een aantal van de opmerkingen niet meer relevant is.

3.2.7. Herinrichting van twee gemeentelijke wegen

In een buitenwijk van één van de grote gemeenten in Nederland is begonnen met een stedenbouwkundig vernieuwingsproject. Als onderdeel daarvan wordt ook het ontsluitende wegennet aangepast. De audit is uitgevoerd op een tweetal ontwerpvarianten voor twee wegen. De ene weg betreft een wijkstraat, die op dit moment twee maal twee rijstroken kent, waarvan het profiel zou moeten worden teruggebracht. De andere weg verleent toegang tot een specifieke buurt, die op de wijkstraat uitkomt. De audit is onder andere uitgevoerd op uitdrukkelijk verzoek van het bewonerscomité, dat met de gemeente van mening verschilde over de stedenbouwkundige visie en de mogelijke gevolgen voor de verkeersveiligheid, met name ten aanzien van de oversteekmogelijkheden van de wijkstraat. De gemeente was opdrachtgever. De audit was een fase-2-audit (globaal ontwerp), die, aldus de auditors, op een aantal onderdelen uitspraken op detailniveau (fase 3) vereiste.

Het auditrapport beschrijft eerst kort de achtergrond van de gemeentelijke plannen, de aanleiding voor het verzoek om een audit en de reikwijdte van de audit. Vervolgens gaat het in op de plannen voor beide wegen. De algemene conclusie en aanbevelingen hebben met name betrekking op de wijkstraat en luiden als volgt:

“[De gemeente] streeft helderheid na in de wegenstructuur overeenkomstig de principes van Duurzaam Veilig. Ook vanuit stedenbouwkundig opzicht wordt gestreefd naar een duidelijk herkenbare structuur. De afstemming tussen stedenbouwkundige vormgeving en verkeerskundige visie ontbreekt. De meest belangrijke aanbeveling is een keuze maken, zowel uit stedenbouwkundig als verkeerskundig oogpunt, voor de vormgeving van de [wegen]structuur. Vervolgens moet deze zo consequent als mogelijk worden toegepast.

Vanuit verkeersveiligheidsoptiek is het belangrijk een eenduidige keuze te maken voor een wegcategorie voor de [wijkstraat] en deze keuze te vertalen in een consequente vormgeving en inrichting. Gezien de functie van de weg en de geprognosticeerde intensiteiten gaat de voorkeur van het auditteam uit naar een erftoegangsweg. Voor de vormgeving en inrichting van wegcategorieën zijn specifiek voor [deze gemeente] voorkeurskenmerken ontwikkeld, die passen bij het specifieke verkeerskundige karakter. Het is jammer te moeten constateren dat in het ontwerp van de [wijkstraat] deze voorkeurskenmerken nauwelijks worden toegepast.”

Wat de wijkstraat betreft wordt gesteld dat het voorgestelde profiel nog steeds te ruim is gezien de functie van de weg en de te verwachten intensiteiten. Op die manier zal de weg een barrière blijven vormen en niet bijdragen aan het bereiken van de doelstellingen op het gebied van leefbaarheid en sociale veiligheid. Voorgesteld wordt onder andere het verblijfskarakter van de weg te benadrukken door op meerdere plaatsen de weg te versmallen tot één rijstrook, met name op plaatsen waar veel overgestoken wordt. Verder wordt de vraag gesteld of voor een nieuw te bouwen buurt drie ontsluitingen op de wijkstraat nodig zijn. Gezien de verwachte verkeersproductie wordt twee als voldoende gezien. Ook wordt ingegaan op de vormgeving van de kruispunten bij de ontsluitingen op de

wijkstraat. Het plan gaat uit van een plateau waarbij tegelijkertijd de voorrang wordt geregeld, uitgaande van een categorie-indeling als gebieds-ontsluitingsweg. De auditors geven de voorkeur aan een erftoegangsweg en dan zou gekozen moeten worden voor gelijkwaardige kruispunten, waarbij om diverse aangegeven redenen kruispuntplateaus de voorkeur verdienen. Er wordt gewezen op het belang goed overleg te plegen met het openbaar vervoer over aantal en exacte vormgeving van de plateaus. Tot slot gaat het auditrapport nog in op een specifieke oversteekplaats, die door middel van versmalling van de wijkstraat en het aanbrengen van verticale elementen nadrukkelijker in beeld van de weggebruikers kan worden gebracht. Het rapport gaat expliciet in op het gebruik van de oversteekplaats door kinderen.

Wat de buurttoegangsweg betreft gaat het auditrapport in op een tweetal afwijkingen van de voorkeurskenmerken van deze als erftoegangsweg gecategoriseerde weg. Het gaat daarbij om de verharding (asfalt in plaats van elementverharding) en de menging van vervoerswijzen (vrijliggend fietspad in plaats van volledige menging). De afwijkingen zijn volgens het auditrapport logisch en voor-de-handliggend gezien de huidige situatie. Rekening houdend met de mogelijkheden en beperkingen van kinderen in de basisschoolleeftijd wordt in het auditrapport afgeraden de twee aanliggende scholen een directe toegang tot de weg te geven.

Op het moment van dit schrijven is nog niet bekend op welke wijze de opdrachtgever met de auditaanbevelingen om denkt te gaan.

4. Ervaringen met en reacties op de audit

De proefperiode was bedoeld om zowel procedureel als inhoudelijk ervaring op te doen met de verkeersveiligheidsaudit en op grond daarvan, waar nodig, het instrument aan te passen, zodat het op grotere schaal beschikbaar kon worden gesteld. Om deze ervaringen te inventariseren zijn vanuit het auditsecretariaat individuele gesprekken georganiseerd met de betrokkenen van de kant van de opdrachtgevers voor de proefaudits. Ook de ervaringen van de auditors zijn geïnventariseerd door middel van telefonische gesprekken en een gezamenlijke bijeenkomst. In paragraaf 4.1 worden de ervaringen met de audit van deze twee groepen en die van het auditsecretariaat zelf weergegeven. Hierbij gaat het dus om de vraag of het auditinstrument zoals het er nu ligt werkbaar en bruikbaar is en waar eventueel verbeteringen kunnen worden aangebracht.

Een minstens even belangrijke vraag gaat daar eigenlijk aan vooraf. Willen we wel zoiets als een verkeersveiligheidsaudit in Nederland? Het feit dat alle relevante partijen zich via de ondertekening van het Startprogramma geïnteresseerd hebben aan het ontwikkelen en inzetten van een auditinstrument blijkt onvoldoende garantie te zijn voor draagvlak en acceptatie, met name van de kant van de wegbeheerders. Dit blijkt bijvoorbeeld uit discussies binnen de projectgroep audits en uit reacties tijdens bijeenkomsten van diverse groeperingen waar de ontwikkelingen rondom de audit met name door AVV uiteen werden gezet. Paragraaf 4.2. gaat in op de reacties van de diverse betrokkenen op de audit in zijn algemeenheid.

4.1. Ervaringen met het voorlopige auditinstrument

Over het algemeen werkte de auditprocedure naar behoren en konden de opdrachtgevers en auditors ook inhoudelijk met het instrument uit de voeten. Toch worden door de betrokkenen een aantal knelpunten aangegeven die opgelost zouden moeten worden om de gebruiksvriendelijkheid en het nut van het instrument te verbeteren.

Veel administratie voor auditors

Een aantal auditteamleiders gaf aan, dat de procedure voor hen relatief veel administratieve handelingen met zich meebrengt. Dit komt vooral door de contractuele zaken die geregeld moeten worden met enerzijds de opdrachtgever en anderzijds de mede-auditor. Hoewel sommige auditors tamelijk flexibel zijn omgesprongen met de contracten met mede-auditors is dat niet bij alle bureaus aanvaardbaar.

Procedure langdurig, formeel en duur

Een aantal opdrachtgevers gaven aan de audit te langdurig en te formeel te vinden. Zij gaven aan dat, als zijzelf een ontwerp opstelden, zij vaak intern met een collega te overlegden of extern de 'huisadviseur' vroegen er even naar te kijken. Dit gaat vaak binnen een paar dagen en is bovendien veel goedkoper.

Het auditsecretariaat als extra stap

Het auditsecretariaat functioneerde zowel volgens de auditors als de opdrachtgevers afdoende, maar werd tegelijkertijd wel gezien als een extra stap die tot extra administratieve handelingen leidt. Dit heeft echter met name te maken met de proefperiode, waarin omwille van de evaluatie van alle relevante documenten een afschrift naar het secretariaat moest worden gestuurd en een tijdschrijfformulier moest worden bijgehouden.

Werken met twee auditors heeft meerwaarde

Tijdens de proefperiode is steeds gewerkt met een team van twee auditors. De auditors waren unaniem in hun oordeel dat deze werkwijze grote voordelen met zich meebracht. Bevindingen en meningen vulden elkaar aan en konden aan elkaar getoetst worden. Door de mogelijkheid over de informatie te discussiëren kwamen nieuwe aandachtspunten naar voren. De nadelen van het werken in teamverband (extra administratie; extra organisatie) wogen volgens de auditors niet op tegen de voordelen. Het werken met twee auditors heeft uiteraard wel invloed op de kosten voor de opdrachtgever.

Een auditrapport al dan niet in concept-vorm opsturen

In een aantal gevallen is een auditrapport eerst als concept opgestuurd aan de opdrachtgever, die het dan vervolgens weer met de opsteller van het plan of de ontwerper ging bespreken, waarna er een discussie tussen auditor en opdrachtgever en/of de ontwerper dreigde te ontstaan. In principe is dit niet de bedoeling. Hoewel het begrijpelijk en ook nuttig is dat beide partijen zich ervan vergewissen dat zij de informatie op een juiste manier hebben geïnterpreteerd, moet een inhoudelijke discussie naar aanleiding van het concept onder alle omstandigheden worden vermeden. Niet alleen leidt dit tot veel extra tijd bij de afronding van de audit, het tast ook de onafhankelijkheid van de auditors en de auditaanbevelingen aan.

Wegbeheerders rapporteren nauwelijks over beslissingen

De laatste stap van de procedure, waarin de wegbeheerder schriftelijk moet aangeven welke aanbevelingen wel of niet worden overgenomen, is slechts bij uitzondering uitgevoerd. Navraag leert, dat het over het algemeen erg moeilijk is voor de wegbeheerder om aan te geven wat er met de auditresultaten wordt gedaan. Eén van de verklaringen is dat als het auditrapport bij de opdrachtgever is aangekomen, de resultaten besproken moeten worden met alle betrokken partijen om tot concrete beslissingen te kunnen komen. Dit kost relatief veel tijd. Een aantal opdrachtgevers heeft aangegeven om die reden pas later terug te rapporteren. Verder werd de audit werd veelal beschouwd als één van vele reacties op de plannen, en de audituitkomsten worden dan samen met deze andere reacties behandeld. De exacte bijdrage van de audit kan of wil men dan niet meer onderscheiden.

Status en timing van de audit onduidelijk

De opdrachtgevers zien de auditresultaten over het algemeen als een bijkomend advies, dat samen met het advies van anderen wordt beschouwd en eventueel verwerkt. De audit heeft dus geen speciale status. Dit heeft mogelijk te maken met de timing van de audit. In veel gevallen is de audit uitgevoerd op concept-stukken, die tegelijkertijd met interne besprekingen of besprekingen met andere betrokkenen, ook voor een audit zijn aangeboden. Dit heeft als voordeel dat wijzigingen nog relatief

gemakkelijk kunnen worden doorgevoerd. Het nadeel is echter dat de audit dan op plannen wordt uitgevoerd waarop later nog aanpassingen kunnen worden gedaan op grond van die andere adviezen, die van invloed kunnen zijn op het veiligheidsgehalte. In principe is het de bedoeling dat de audit als laatste stap voor het definitief maken van de plannen wordt uitgevoerd, dus nadat de adviezen van andere partijen zijn verwerkt.

Informatie/documentatie voor auditors niet altijd volledig

Voor het welslagen van de audit is het van groot belang, dat alle relevante informatie beschikbaar wordt gesteld. Dit is in eerste instantie de verantwoordelijkheid van de opdrachtgever, maar gebleken is dat hem niet altijd duidelijk is wat relevante informatie is. Het is dus belangrijk dat ook de auditors goed nagaan of ze alles hebben gekregen wat hun inziens noodzakelijk is en dat ze zo nodig om extra informatie vragen. Verder is gebleken dat relevante informatie niet altijd op schrift is gesteld. Het is enkele keren voorgekomen dat dit pas duidelijk werd naar aanleiding van de reactie van de opdrachtgever op het auditrapport. Daarin werden dan punten naar voren gebracht die al in een eerder stadium door de opdrachtgever waren afgehandeld. Het is gebleken dat dit gemakkelijk tot irritaties van de kant van de wegbeheerders kan leiden.

Opzet en kwaliteit auditrapporten

Wat de auditrapporten betreft valt op dat de opzet en mate van detaillering nogal verschillend was. Tenminste gedeeltelijk zal dit voortkomen uit het feit, dat de projecten nogal verschillend van aard waren. Een duidelijke prioritering van de aanbevelingen naar aanleiding van de audit ontbrak in alle gevallen. Tot slot waren de aanbevelingen van de audit wellicht niet in alle gevallen even eenduidig en/of overtuigend. Zij hadden soms meer het karakter van aandachtspunten c.q. overwegingen dan van concrete punten voor verbetering.

Gebruik checklists

De auditors gaven zonder uitzondering aan geen of nauwelijks gebruik gemaakt te hebben van de (voorlopige) checklists. De checklist voor categoriseringsplannen was volgens de auditors te globaal om echt van nut te zijn; de checklists voor de andere stadia waren weer zeer gedetailleerd. De eigen ervaring en expertise samen met die van de andere auditor werd als afdoende beschouwd.

Verkeers- en adviesbureaus als leveranciers van auditors

De auditors tijdens de proefperiode waren allen werkzaam bij een verkeers- en adviesbureau, hoewel de auditwerkzaamheden op persoonlijke titel werden uitgevoerd. Dit heeft op een aantal punten consequenties. In de eerste plaats is het voorgekomen dat een werknemer van het ene bureau een audit uitvoerde over het werk van een collega bij een ander bureau. De desbetreffende auditors vonden dit geen groot probleem en achtten zich in staat de audit op objectieve wijze uit te voeren. In één geval was een auditor de opsteller van een plan waarover (door een andere auditor) een audit is uitgevoerd. Ook deze auditor gaf aan het geen probleem te vinden dat zijn werk in een audit werd bekeken. Echter, gezien het feit dat in alle gevallen de auditopdrachtgever ook een potentiële opdrachtgever van een verkeersbureau is en alle verkeersbureaus commerciële instellingen zijn in concurrentie met andere bureaus, kan er gemakkelijk sprake zijn van enige belangenverstrengeling. Het feit dat tijdens de proefperiode de

auditrapporten en andere correspondentie tussen opdrachtgever en auditors plaatsvond op briefpapier met logo van het bureau van de teamleider kan dit versterken. De schijn van belangenverstremgeling kan tenminste gedeeltelijk worden voorkomen als een audit door twee auditors van verschillende bureaus wordt uitgevoerd.

4.2. **Vraag naar en draagvlak voor de audit**

Het is belangrijk een instrument aan te kunnen bieden dat goed functioneert en tot heldere en toegankelijke resultaten leidt. Op dit punt kan zoals hierboven is aangegeven nog een en ander verbeterd worden. Minstens even belangrijk is het dat er een vraag is naar het instrument. Dit blijkt in Nederland niet of in ieder geval nóg niet het geval. Aan het nut en de noodzaak voor een audit wordt vooral van de kant van de potentiële opdrachtgevers sterk getwijfeld. Met andere woorden, er lijkt bij de potentiële opdrachtgevers weinig draagvlak voor deze maatregel uit het Startprogramma te zijn.

Wat de opdrachtgevers betreft, die tijdens de proefperiode een audit hebben laten uitvoeren bleek uit de gesprekken naderhand dat zij oorspronkelijk, op zijn zachtst gezegd, een behoorlijke mate van scepsis hadden over het nut van de audit. Echter, na afloop van de audit was de scepsis voor een groot deel verdwenen en was men tevreden over de uitkomsten van de audit. Men beoordeelde de audit vooral nuttig als een soort second opinion, vooral als de plannen extern waren opgesteld. Ook werd de audit als nuttig beschouwd, omdat het duidelijk maakte hoever de uiteindelijke plannen afweken van de oorspronkelijke (duurzaam-veilig-)uitgangspunten. De meesten gaven aan bij volgende projecten zeker opnieuw een audit te overwegen, alhoewel de kosten een probleem konden zijn, vooral als dan de subsidie weg zou zijn gevallen. Opgemerkt moet worden dat de contacten met de opdrachtgever zich vrijwel uitsluitend hebben afgespeeld op ambtelijk niveau (hoofden van dienst).

Het overgrote deel van de wegbeheerders heeft echter nog geen concrete ervaring opgedaan met de audit en bij deze groep bestaat veel twijfel over het nut van de audit. Dit blijkt uit discussies die binnen allerlei gremia zijn gevoerd. Het sterkst leeft de negatieve houding bij de gemeentelijke wegbeheerders, maar ook provincie, waterschappen en Rijk zijn kritisch. Uiteraard geldt in alle gevallen dat er individuele personen zijn die veel opener en positiever tegen de audit aankijken.

De meest gehoorde argumenten tegen een audit zijn:

- "Met de audit gaan we terug naar een sectoraal beleid; wij streven een integraal beleid na. Het is niet goed veiligheid los van andere aspecten te bekijken."
- "We hebben al te maken met allerlei procedures; we zitten niet te wachten op nog een erbij."
- "Een audit komt te laat in het planproces; de meest wezenlijke beslissingen die de veiligheid aangaan gebeuren in een veel eerder stadium, bij regionale en gemeentelijke verkeers- en vervoersplannen; bij plannen op het gebied van ruimtelijke ordening, enzovoort."

- “Wij hebben voldoende expertise in huis om verkeersveilige ontwerpen te maken; wanneer we onvoldoende expertise hebben besteden we de opdracht uit aan een professioneel bureau waar expertise zit. Wat is het nut om er daarna nog een expert naar te laten kijken.”
- “We weten ook wel dat we niet altijd het meest optimaal veilige ontwerp kunnen kiezen, bijvoorbeeld om budgettaire redenen of naar aanleiding van inspraakronden, maar dat is dan een weloverwogen beslissing en hoeft ons niet nogmaals door een audit te worden aangegeven.”

Samenvattend komt het erop neer dat de wegbeheerders, voor zover zij er geen directe ervaring mee hebben, zeggen de meerwaarde van de audit in relatie tot de extra inspanningen, tijd en kosten die daarvoor nodig zijn in twijfel te trekken. Het is dus niet waarschijnlijk dat er vanuit deze hoek zo zonder meer een grote vraag naar de audit zal ontstaan.

5. Conclusies en aanbevelingen

De ervaringen tijdens de proefperiode hebben laten zien dat de verkeersveiligheidsaudit een instrument is dat in principe, met een aantal aanpassingen in de procedure en een aantal inhoudelijke verbeteringen, goed kan functioneren. Hoewel er tijdens de proefperiode maar een beperkt aantal audits zijn uitgevoerd kan toch ook voorzichtig worden geconcludeerd dat de audit ook in Nederland een bijdrage kan leveren aan de verkeersveiligheid. Een kwantitatief bewijs kan op dit moment echter nog niet geleverd worden.

Tegelijkertijd heeft de proefperiode laten zien, dat er van de kant van de potentiële opdrachtgevers weinig of geen vraag is naar een instrument als de audit. Het bleek lastig voldoende geschikte proefprojecten te vinden. Voor de laatste twee auditfasen (na de reconstructie/aanleg en na de (her)opening) zijn helemaal geen proefprojecten gevonden. Vooral bij potentiële opdrachtgevers die nog geen directe ervaring met de audit hebben opgedaan, bestaan grote twijfels over het nut van de audit, mede afgezet tegen de kosten en de extra werkzaamheden die het met zich meebrengt. Bovendien ziet men vaak niet het nut om verkeersveiligheid zo expliciet los te koppelen van de andere aspecten die een plan en een ontwerp bepalen, zoals stedenbouwkundige uitgangspunten, economische motieven en milieu-eisen. Echter, de proefaudits die uiteindelijk zijn uitgevoerd, zijn over het algemeen naar tevredenheid afgerond, ook naar tevredenheid van de desbetreffende opdrachtgever. Er was daarbij geen merkbaar verschil tussen de verschillende auditfasen, voorzover toegepast in de proefperiode. Het feit dat er geen proefprojecten in fase 4 en 5 zijn aangemeld kan er op duiden dat dit niet zinvol of niet logisch wordt geacht. Desalniettemin blijkt uit de literatuur dat juist in deze fasen, vanuit de 'werkelijkheid', problemen kunnen worden gesignaleerd die vanaf 'papier' moeilijk te zien zijn. Om die reden is het voorbarig deze twee fasen uit de auditprocedure te schrappen.

Op grond van de ervaringen tijdens de proefperiode worden de volgende aanbevelingen gedaan.

In de eerste plaats is het belangrijk de procedure zoveel mogelijk te vereenvoudigen, echter zonder geweld te doen aan de principes van de audit, met name die op het gebied van onafhankelijkheid, kwaliteiten van de auditors en schriftelijke verslaglegging. Elementen die hieraan bij kunnen dragen zijn:

- het afschaffen van het auditsecretariaat en het beschikbaarstellen van een lijst met auditors;
- het bieden van de mogelijkheid ook intern of door collega-wegbeheerders een audit te laten uitvoeren;
- het bieden van de mogelijkheid de audit door één auditor te laten uitvoeren.

In de tweede plaats is het belangrijk te zorgen voor een hoogstaande kwaliteit van het auditproduct. Dit stelt hoge eisen aan de auditors.

Aanbevolen wordt:

- een uitgebreide opleiding en training voor toekomstige auditors te ontwikkelen en beschikbaar te stellen, gekoppeld aan een vorm van certificering.
- een heldere en eenduidige handleiding met een aantal concrete voorbeelden en illustraties te ontwikkelen en beschikbaar te stellen, met daarbij toegankelijke en actuele checklists. Zowel handleiding als checklists zullen eenvoudig moeten kunnen inspringen op nieuwe ontwikkelingen in kennis en inzichten en dus steeds de status 'voorlopig' houden.

In de derde plaats moeten potentiële opdrachtgevers precies weten waar ze met een audit aan toe zijn, waarvoor een audit is bedoeld, wat de status is en op welk(e) moment(en) in het plan- en ontwerpproces een audit gewenst is en wat er precies van hen wordt verwacht. Deze informatie moet kort en krachtig zijn, gebruikmakend van de meest aansprekende argumenten en voorbeelden. Het verdient aanbeveling uit te zoeken welke rol de audit zou kunnen spelen in aansprakelijkheidskwesties. Mogelijkerwijs zou hieruit een extra argument kunnen voortvloeien voor het laten uitvoeren van een audit.

Ten vierde moet er nog iets gezegd worden over één van de argumenten die de wegbeheerders tegen de audit gebruiken, namelijk dat de audit zich met name op het ontwerp en de inrichting van wegen richt en daarmee in feite te laat komt omdat al veel veiligheidsrelevante keuzes in eerdere stadia (verkeers- en vervoersplannen, plannen op het gebied van ruimtelijke ordening) zijn vastgelegd. Dit is een steekhoudend argument, maar niet zozeer tegen de audit als wel vóór een instrument dat op dat hogere planniveau kan worden ingezet, bijvoorbeeld in de vorm van een veiligheidseffectrapportage (VER). Beide instrumenten zouden elkaar aan moeten vullen, waarbij een VER-achtig instrument de veiligheidseffecten op netwerkniveau en kwantitatief bepaalt en de audit de effecten op wegniveau en kwalitatief bepaalt.

Tot slot, maar zeker niet van minder belang, moeten er activiteiten ontplooid worden om de vraag naar audits te doen toenemen. Daarbij zou niet alleen gekeken moeten worden naar wegbeheerders op uitvoerend niveau, zoals tot nog toe grotendeels is gebeurd, maar zal ook geprobeerd moeten worden een vraag te creëren bij bestuur, politiek en belangengroeperingen. De vraag is wie of wat zich hiervoor moet inzetten en op welke wijze. Deze vraag moet op korte termijn worden beantwoord, bijvoorbeeld door de convenantpartners, en eventueel leiden tot een 'marketing'-strategie.

Literatuur

Kooi, Robert van der (ed.) (1999). *Road safety audit tools, procedures and experiences: a literature review and recommendations. Research in the framework of the European research project SAFESTAR, Workpackage 8.* D-99-5. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Schagen, I.N.L.G. van (1998a) *Verkeersveiligheidsaudits in Nederland. Achtergronden bij de ontwikkeling van een voorlopig protocol en aanbevelingen voor implementatie, beheer en evaluatie.* R-98-8. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Schagen, I.N.L.G. van (1998b) *Aanzet tot een auditprotocol.* R-98-19. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Wegman, F.C.M. et al. (1994) *Road Safety Impact Assessment: RIA. A proposal for tools and procedures for a RIA.* R-94-20. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Bijlage

Informatie voor opdrachtgevers over de audit-procedure tijdens de proefperiode

Wie coördineert de auditactiviteiten, waarheen met eventuele vragen?

Tijdens de proefperiode worden de auditactiviteiten centraal gecoördineerd door het auditsecretariaat. In geval van problemen, onduidelijkheden, vragen kan tijdens werkdagen contact opgenomen worden met het auditsecretariaat. Het auditsecretariaat is gevestigd ten kantore van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Postbus 1031, 3000 BA Rotterdam. U kunt daar terecht bij de Heer Ing. G. Schermers, tel. 010-2825704, fax 010-2825646.

Wie zijn de auditors?

Voor de proefperiode zijn diverse ingenieurs- en adviesbureaus benaderd met het verzoek om een van hun medewerkers als auditor te laten fungeren. Gevraagd is naar mensen met ruime ervaring en kennis van wegontwerp en/of verkeersplanologie (senior-niveau), met ruime ervaring en affiniteit met en kennis van de relatie planologie/ontwerp-gedrag-veiligheid als ook kennis van de duurzaam-veilig-principes en ontwikkelingen. In totaal hebben zich tien personen aangemeld, die een eendaagse informatiebijeenkomst hebben bijgewoond. Tijdens deze bijeenkomst zijn de principes van de verkeersveiligheidsaudit uitgelegd en is aan de hand van een praktijkvoorbeeld een proefaudit uitgevoerd.

Hoe wordt een auditprocedure opgestart?

De wegbeheerder start de auditprocedure op door het project aan te melden bij het auditsecretariaat. Hiervoor is het voorbeeldformulier 'verzoek tot audit' ontwikkeld. Gevraagd wordt onder andere naar de contactpersoon van de kant van de wegbeheerder, een korte beschrijving van het type en doel van het project en een opsomming van de voor de audit relevante documentatie. De contactpersoon bij de wegbeheerder is, indien nodig, het aanspreekpunt voor de auditor en het auditsecretariaat.

Wie voert de audit uit ?

De audit wordt uitgevoerd door een auditteam. Dit team bestaat uit twee mensen. In geval van zeer grootschalige projecten kan dit aantal worden uitgebreid naar drie. Eén persoon zal als teamleider fungeren. De teamleider is, indien nodig, het aanspreekpunt voor de wegbeheerder. Het auditsecretariaat maakt een voorstel voor de invulling van het auditteam.

Criteria die hierbij een rol spelen zijn:

- geen betrokkenheid van de auditor bij het proefproject in welke zin dan ook;
- specifieke expertise van de auditor in relatie tot het proefproject;
- locatie van het proefproject in verband met eventueel locatiebezoek;
- zo goed mogelijke spreiding van de audit-opdrachten over de pool van auditors.

In eerste instantie wordt met de betrokken auditors overlegd of zij bereid zijn het project te aanvaarden als teamleider c.q. teamlid. Indien dit het geval is worden de namen doorgegeven aan de wegbeheerder, die alleen in het geval van zeer principiële bezwaren kan weigeren.

Wie sluit een contract met wie?

De wegbeheerder als opdrachtgever neemt vervolgens contact op met de auditteamleider en sluit met hem/haar een contract af. De auditteamleider sluit, buiten de wegbeheerder om, een contract met het auditteamlid (of -teamleden).

Wat moet het contract wegbeheerder / teamleider in ieder geval omvatten?

- schatting van de tijdsinvestering * tarief per uur onder vaststelling van een maximum bedrag (exacte berekening gebeurt op basis van nacalculatie);
 - specificatie van de beschikbare achtergrondinformatie;
 - vastlegging van de namen van auditteamleider en auditteamlid/-leden;
 - vastlegging van de leverdatum van het auditrapport onder voorwaarde dat de relevante informatie tijdig (specificeren) beschikbaar is;
 - of bij de audit al dan niet een locatie bezoek is inbegrepen.
- Wat de aansprakelijkheid betreft kunnen de normale clausules die gehanteerd worden bij advieswerk van derden worden toegepast.

Hoeveel kost/verdient een auditor?

Aangezien het voor de wegbeheerder financieel gezien niet mag uitmaken welke auditor hij krijgt toegewezen, zal gewerkt worden met een vast tarief per uur voor auditwerkzaamheden. Dit tarief is afgeleid van de uurtarieven behorend bij ONRI-tariefgroep A6 (senior projectleider, specialist) en bedraagt fl.190,- per uur (excl. BTW). Indien locatiebezoek wenselijk wordt geacht kan daarnaast een kilometervergoeding van fl. 0,60 per kilometer worden doorberekend.

Hoeveel tijd kost een audit?

Dit is uiteraard afhankelijk van het type project, de omvang van het project, of wel of niet een locatiebezoek is voorzien enzovoort. Verwacht wordt, dat de tijdsinvestering voor de proefprojecten varieert van in totaal 3 tot 5 mensdagen. Per project zal door de aangezochte team leider, in overleg met het auditsecretariaat, een schatting van de benodigde tijd worden gemaakt en worden voorgelegd aan de wegbeheerder.

Hoeveel tijd beslaat de periode tussen de auditaanvraag en de oplevering van het auditrapport?

Aangezien de proefperiode vrij kleinschalig is opgezet, kan dit vrij vlot gaan. Toch moet mede gezien de drukke 'normale' werkzaamheden van de auditors rekening gehouden worden met een minimale periode van rond de vier weken. Indien er vanuit de wegbeheerder weinig tijdsdruk is kan gekozen worden voor een ruimere planning. De uiterlijke opleverdatum wordt in het contract vastgelegd.

Wie zorgt dat de relevante informatie bij de auditors komt?

De contactpersoon van de kant van de wegbeheerder levert de volgens hem/haar relevante informatie in tweevoud aan de auditteamleider niet later dan de in het contract vastgelegde datum. Welke de relevante informatie is, is al aangegeven op het aanmeldingsformulier. Indien de auditors specifieke voor de audit relevante informatie missen kan de teamleider rechtstreeks contact opnemen met de contactpersoon bij de wegbeheerder om na te gaan of deze informatie alsnog beschikbaar kan worden gesteld.

Wat is relevante informatie?

Dit is uiteraard sterk afhankelijk van het type project en de auditfase, maar in ieder geval moet steeds gekeken worden naar:

- tekeningen op schaal passend bij de auditfase;
- het categoriseringsplan (indien reeds beschikbaar);
- eerdere auditrapporten + beslissing wegbeheerder (n.v.t. in de eerste fase van de proefperiode);
- beleidsmatige uitgangspunten en eventuele randvoorwaarden;
- verkeersgegevens (bijvoorbeeld (verwachte) intensiteiten; verkeersongevallen).

Hoe wordt de audit uitgevoerd en het auditrapport opgesteld?

De auditors kijken vanuit hun kennis en ervaring met een (duurzaam-) veiligheidsbril naar de plannen c.q. het ontwerp en de achtergrond-documentatie. Er wordt gekeken vanuit het perspectief van alle (toekomstige) weggebruikers. Een locatiebezoek kan bijdragen aan een beter zicht op de situatie in de fasen 1, 2 en 3 en is absoluut noodzakelijk in de fasen 4 en 5. Per auditfase is een lijst met aandachtspunten opgesteld. Deze zijn bedoeld als hulpmiddel voor de auditors om na te gaan of alle belangrijke veiligheidsaspecten bekeken zijn. De auditors sporen mogelijke problemen op en formuleren aanbevelingen om dit problemen op te lossen. Hierbij is het belangrijk,

- dat de aanbevelingen zoveel mogelijk gebaseerd zijn op gedocumenteerde kennis;
- dat de aanbevelingen realistisch en toepasbaar zijn;
- dat rekening wordt gehouden met eventuele beperkende randvoorwaarden en eerdere besluiten;
- dat niet de opzet van het gehele project in twijfel wordt getrokken;
- dat niet een geheel nieuw plan/ontwerp wordt gemaakt;
- dat de aanbevelingen niet strijdig zijn met aanbevelingen uit eerdere auditfasen.

Indien het om meerdere aanbevelingen gaat, wordt de auditors gevraagd een indicatie van de prioriteit van de verschillende aanbevelingen te geven. De geïdentificeerde problemen en aanbevelingen worden in een auditrapport vastgelegd. De auditors hebben hiertoe een standaardformulier gekregen.

Wat gebeurt er met de auditaanbevelingen?

De wegbeheerder bericht zo spoedig mogelijke de teamleider (met afschrift aan het auditsecretariaat) over de beslissingen naar aanleiding van de auditaanbevelingen zijn genomen. Aangegeven moet worden welke aanbevelingen doorgevoerd zullen worden en welke niet. In het laatste geval is het van essentieel belang dat wordt aangegeven waarom de aanbevelingen niet worden nagevolgd. Voor deze stap is ook weer een standaardformulier beschikbaar. Na deze terugkoppeling naar de auditors is de audit formeel afgerond.

Zakelijke afronding

De auditteamleider zal nadat het auditrapport is verstuurd op grond van nacalculatie de exacte kosten bepalen en factureren aan de wegbeheerder. De factuur dient rechtstreeks door de wegbeheerder aan de teamleider voldaan te worden. Vervolgens kan de wegbeheerder de factuur doorsturen aan het auditsecretariaat, dat zorgt voor uitkering van de subsidie van 50 procent op de directe auditkosten met een maximum van fl 5.000,-.

Monitoring en evaluatie

De auditproefperiode is opgezet om te leren van de ervaringen van alle betrokken personen en instanties, zodat werkwijze en procedures maximaal kunnen worden aangepast aan wat vanuit praktijk wenselijk en werkbaar is. Derhalve zal na afronding van de audit vanuit het auditsecretariaat contact worden opgenomen met de contactpersoon bij de wegbeheerder om zijn/haar ervaringen te inventariseren. Verwacht wordt dat hiervoor een uur nodig is. De SWOV voert de monitoring en evaluatieactiviteiten uit. Contactpersoon hier: Mw. drs. Ingrid van Schagen, Postbus 1090, 2260 BB Leidschendam, tel. 070-3209323, fax 070-3201261.