Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Gemeente Lingewaard
De heer Dion Steenbergen
d.steenbergen@lingewaard.nl

Datum	18 februari 2022
Onderwerp	Second opinion bochten Karstraat
Kenmerk	011760.20220218.B1.01
Kenmerk opdrachtgever	-
Status	Offerte
Pagina	1/5

Geachte heer Steenbergen,

Hierbij ontvangt u, naar aanleiding van uw mail d.d. 4 februari 2022, en het telefonisch overleg d.d. 15 februari 2022 onze offerte voor Second opinion bochten Karstraat.

Aanleiding

De gemeente Lingewaard is al lange tijd bezig met de herinrichting van twee bochten in de Karstraat. Vele varianten zijn de revue gepasseerd. In 2020 is een voorkeursvariant door het college voorgelegd aan de raad. Bij het vaststellen van het GMP+ is deze (Largas)variant te duur bevonden. Op basis van een amendement (juli 2021) is door de raad besloten dat er alternatieven moeten komen die primair passend zijn binnen het bestaande tracé.

g. Financiële haalbaarheid bochten Karstraat onderzoeken en een geactualiseerde kostenraming maken.

Te vervangen door het volgende besluit:

te bezien hoe het traject Bochten Karstraat kan worden aangepast zodat veiligheid en doorstroming verbeterd worden tegen lagere kosten dan nu gereserveerd. Hierbij wordt primair uitgegaan van het bestaande tracé.

Figuur 1: fragment uit amendement Een bocht te ver (alternatief); raadsvergadering 8 juli 2021

Hiervoor heeft het bureau Newae een voorstel gemaakt. U heeft ons gevraagd een offerte te schrijven voor een toetsing van de varianten uit het rapport van Newae op verkeersveiligheid en doorstroming. De belangrijkste reden voor deze 'second opinion' is de politieke

gevoeligheid van de verkeerssituatie bij de Karstraat. Er is behoefte aan een zo objectief mogelijk oordeel over de varianten, zodat men (de gemeenteraad) weet waar men voor kiest. Dat gaan wij u geven.

Omschrijving werkzaamheden

Het project bestaat uit de volgende onderdelen:

1. Helder krijgen doelstellingen oplossing.
   In uw mail van 10 februari gaf u aan dat "sommige politieke partijen vinden dat er weinig aan de hand is". Dat is iets waar we graag in het begin van het project bij stil staan. Toetsen aan de richtlijnen is behoorlijk eenduidig, maar de mate van verkeersveiligheid of doorstroming is niet altijd vastgelegd in richtlijnen. We gaan kijken naar het oplossend vermogen van de varianten, wat Newae daarvan vindt en hoe wij dat zien, maar daarbij hoort ook een gedeeld beeld van de grootte van het probleem, of een doelstelling waaraan voldaan moet zijn. Floris Frederix en Martijn Ruijgers gaan hierover graag met u in gesprek (digitaal).
2. Second opinion rapport Newae.
   Twee gecertificeerde verkeersveiligheidsauditoren beoordelen de varianten van Newae. Zij gaan op de onderzoeksvragen die u gesteld heeft in de uitvraag:
   - Zijn de alternatieven wenselijk voor deze bochten met bijbehorende snelheden?
     ⇨ Controle op basis van richtlijnen en rijcurves.
   - Zijn de voorstellen verkeersveilig voor auto, vrachtauto, fietser, etc.
     ⇨ Op basis van richtlijnen en human factors aanpak.
   - Zijn de alternatieven veilig voor omwonenden?
     ⇨ Dit beantwoorden we op basis van inzichten uit de vorige vragen en expert judgement.
   - Zijn er ontwerp optimalisaties door te voeren?
     ⇨ We gaan op zoek naar mogelijkheden voor optimalisaties, en beschrijven deze in het rapport.
   - Kunnen twee vrachtwagens (of vergelijkbaar) elkaar passeren in de bochten en wat betekenen de varianten voor de verkeersdoorstroming van de Karstraat?
     ⇨ Beoordeling op basis van rijcurves en kwalitatieve beschrijving effect op doorstroming (langzamer rijden, wachtrij).
3. Nieuwe variant
   Zijn er nog nieuwe varianten mogelijk, die de doorstromings- en verkeersveiligheidsproblemen (in grote mate) oplossen, maar minder duur zijn dan de basisvariant?
   ⇨ Wat een nieuwe variant betreft, wij betwijfelen of dat erg kansrijk is. De ruimte is zeer beperkt en voor wezenlijk andere oplossingsrichtingen is vermoedelijk ook grondaankoop nodig, wat die variant meteen duur maakt. Als we meer

inzicht hebben in de situatie door de analyse van de Newae-varianten gaan we met u in gesprek of het zinvol is nog extra varianten te verkennen. We hebben de prijs daarom als optie opgenomen in de raming.

4. De mogelijkheid om doorgaand vrachtverkeer te weren.
   Wij zien op hier op het eerste gezicht weinig mogelijkheden voor. Door de lengte, de ligging en het gebruik van de weg zal het voor een aanzienlijk deel van het vrachtverkeer niet eenduidig zijn het als ongewenst doorgaand verkeer te bestempelen. Vermoedelijk ontbreekt de juridische grondslag voor een selectief verbod en is handhaving bovendien moeilijk en arbeidsintensief. Tijdens het project schrijven wij hier een helder advies over op.
5. Bijwonen bewonersavond en presenteren rapport voor college en gemeenteraad.
   Zoals gevraagd zijn wij aanwezig bij de bewonersavond, waarop wij onze eerste reflecties op het Newae rapport geven en luisteren naar de aanwezige bewoners en hun kijk op de situatie. Bovendien presenteren we de bevindingen van ons onderzoek aan het college en vervolgens aan de gemeenteraad.

Rapport

Wij schrijven een beknopt en goed leesbaar rapport waarin we de varianten beschrijven en de bevindingen van Newae bevestigen, of met argumenten aangeven waarom wij het anders zien. Ook de andere resultaten van bovengenoemde werkzaamheden worden helder beschreven.

Na het lezen van het rapport en onze presentatie weet een wethouder of gemeenteraadslid wat de gevolgen van een bepaalde keuze zijn voor doorstroming en verkeersveiligheid.

Projectteam

Het projectteam bestaat uit:

- Martijn Ruijgers, projectleider/adviseur, gecertificeerd verkeersveiligheidsauditor
- Jeroen Kuijpers, ontwerper/adviseur, gecertificeerd verkeersveiligheidsauditor
- Floris Frederix, adviseur/vervangend projectleider

Martijn is de projectleider voor dit project en werkt inhoudelijk mee aan de analyses en het rapport. In principe is hij aanwezig bij de bewonersavond en presenteert hij de conclusies aan het college en de gemeenteraad. Floris zit in het projectteam vanwege zijn betrokkenheid bij vele andere projecten in de gemeente Lingewaard en zal indien nodig (bijvoorbeeld bij ziekte) als vervanger van Martijn optreden. Jeroen gaat de varianten toetsen aan de richtlijnen en adviseren over optimalisaties. Als verkeersveiligheidsauditor kijkt hij verder dan de richtlijnen alleen en besteed hij nadrukkelijk ook aandacht aan het verwachte gedrag van de weggebruikers (human factors).

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Planning
Wij voeren de werkzaamheden uit in februari/maart 2022. Begin maart neemt Martijn of Floris deel aan de bewonersavond, eind april mei presenteren we ons onderzoek aan het college en in juni aan de raad.

Kosten
De kosten voor dit project staan weergeven in onderstaande tabel, waarbij de extra variant als optie is meegenomen (prijzen zijn exclusief btw).

• Projectleiding, overleg over doelstellingen, tussentijdse afstemming	€ 2.000,-
• Verkeersveiligheidsanalyse	€ 3.920,-
- toets aan richtlijnen en rijcurves,	
- optimalisaties	
- toets en beschrijving weren doorgaand vrachtverkeer	
• Rapportage (twee conceptrondes, daarna definitieve versie)	€ 3.580,-
• Presentaties en bijeenkomsten	€ 3.660,-
Totaal zonder optie nieuwe variant	**€ 13.160,-**
• Nieuwe variant	€ 1.420,-
Totaal met optie nieuwe variant	**€ 14.580,-**

Prijs, facturering en betaling
1. Opdrachtnemer ontvangt voor de uitvoering van het project (exclusief variant) een vast bedrag van € 13.160,- euro exclusief omzetbelasting.
2. Facturering van het genoemde bedrag geschiedt in één termijn. Deze termijn zal in rekening worden gebracht bij opdrachtverlening.
3. De factuur zal worden gericht aan:
   (in te vullen door Opdrachtnemer dan wel Opdrachtgever)
   Opdrachtgever: [opdrachtgever]
   T.a.v.: [contact]
   Adres: [adres]
   Woonplaats: [woonplaats]
   Onder vermelding van: [onder vermelding van]
   Op de factuur zal de projectcode worden vermeld.
4. Binnen 30 dagen na de factuurdatum moet het volgens de factuur verschuldigde totaalbedrag door de Opdrachtgever worden betaald.

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Voorwaarden

1. Tenzij schriftelijk anders overeengekomen, voert Goudappel BV de opdracht uit onder de bepalingen opgenomen in de vigerende Rechtsverhouding Opdrachtgever architect, ingenieur en adviseur DNR2011, gedeponeerd ter griffie van de Arrondissements-rechtbank te Amsterdam. Een exemplaar van de DNR wordt op verzoek toegestuurd.
2. Op het moment dat beide partijen de overeenkomsten hebben getekend, begint Opdrachtnemer zo snel mogelijk met het project.
3. Opdrachtnemer koppelt organisatie, doorlooptijd en kosten aan elkaar. Deze offerte is op dat principe gebaseerd. Indien de uitvoering van het project door niet aan de Opdrachtnemer toe te rekenen omstandigheden de projectplanning overschrijdt, zal Opdrachtnemer over de financiële consequenties daarvan met Opdrachtgever in overleg treden.
4. Alle rechten voorbehouden. Het is niet toegestaan op (delen uit) deze offerte openbaar te maken in enige vorm of op enige wijze zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Goudappel BV.
5. Deze offerte is geldig voor ondertekening tot twee maanden na dagtekening.

Mocht u naar aanleiding van deze offerte nog vragen hebben, dan kunt u contact opnemen met de heer M. (Martijn) Ruijgers, die als projectleider zal optreden. Indien u ons opdracht wilt geven voor de uitvoering van de omschreven werkzaamheden, dan verzoeken wij u deze offerte te tekenen en digitaal of schriftelijk te retourneren aan ons bureau ter attentie van ondergetekende.

Deventer, d.d. 18 februari 2022	[Plaats], d.d. [datum]
Opdrachtnemer	Opdrachtgever
ing. G. de Boer	(Naam)
Manager Mobiliteit & Ruimte	