

Van: " " <@ridderkerk.nl>
Verzonden: donderdag 18 april 2024 14:06
Aan: " " <@albrandswaard.nl>; " "
" <@barendrecht.nl>; " " <@barendrecht.nl>
Onderwerp: FW: Aanbieding aanpak Noldijk en Rijkssstraatweg Ridderkerk en Barendrecht
Bijlage(n): MO8416-O-E.pdf

Hallo,
Hier de offerte van Mobycon. Deze was wel verstuurd, maar heb ik om een of andere reden niet ontvangen.
Groet, "

Van: " " <@mobycon.nl>
Verzonden: donderdag 18 april 2024 15:03
Aan: " " <@ridderkerk.nl>
Onderwerp: FW: Aanbieding aanpak Noldijk en Rijkssstraatweg Ridderkerk en Barendrecht

Geachte "

Bij deze nogmaals onze offerte. Ik hoop dat de mail nu wel goed is aangekomen.

Vriendelijke groeten,
"
Senior adviseur mobiliteit



Europalaan 28D
5232 BC 's-Hertogenbosch
T 073 "
M 06 "

Van: " " <@mobycon.nl>
Datum: dinsdag, 16 april 2024 om 12:18
Aan: " " <@ridderkerk.nl> <@ridderkerk.nl>
CC: Offertes <@mobycon.nl>, " " <@mobycon.nl>, " " <@mobycon.nl>
Onderwerp: Aanbieding aanpak Noldijk en Rijkssstraatweg Ridderkerk en Barendrecht

Geachte "

Op 22 maart ontvingen wij onderstaande uitvraag waarvoor wij u graag een aanbieding doen.

In de bijlage bij deze mail treft u ons plan van aanpak aan voor het beantwoorden van uw vraag.

Mocht u vragen hebben over onze aanbieding kunt u contact opnemen met mijn collega " maar aangezien hij vandaag de hele dag op pad is, ontvangt u de mail vanuit mijn mailbox.

Ik wens u succes met de beoordeling en hoop natuurlijk op een positieve beoordeling van onze aanpak.

Met vriendelijke groet,

"
Strategisch adviseur



Europalaan 28D
5232 BC 's-Hertogenbosch
T 073 "
M 06 "
www.mobycon.nl

Sta stil bij het milieu voordat je dit print.

Van: [redacted] <[redacted]@ridderkerk.nl>

Datum: vrijdag 22 maart 2024 om 10:05

Aan: frontoffice <[redacted]@concordis.nl>

Onderwerp: Offerteaanvraag Noldijk en Rijksstraatweg Ridderkerk en Barendrecht

Geachte mevrouw, heer,

Hierbij stuur ik u onze offerteaanvraag voor het opstellen van een schetsontwerp met scenario's voor de herinrichting van de Noldijk en de Rijksstraatweg in Ridderkerk en Barendrecht.

De offerteaanvraag is naar drie bureaus gestuurd, als meervoudig onderhandse opdracht.

Als bijlage treft u de inkoopvoorwaarden van de gemeente Ridderkerk aan, die deze opdracht namens en met de gemeente Barendrecht verzorgt.

Wij vragen u of u op korte termijn kunt laten weten of u offerte wilt uitbrengen. Als u besluit om offerte uit te brengen kunnen wij ook de overige onder bijlage 2 van de offerteaanvraag genoemde stukken via Wetransfer toesturen. In de offerteaanvraag is de planning van het indienen van de offerte te lezen.

Mocht u vragen hebben dan kunt u vanaf maandag ondergetekende telefonisch bereiken.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Werkzaam op maandag, dinsdag en donderdag

RIDDERKERK



Bezoekadres: Koningsplein 1 | 2981 EA Ridderkerk

Ontwikkeling, leefomgeving en regio | Ruimte

Tel: +31180 [redacted] E-mail: [redacted]@ridderkerk.nl

Gemeente Ridderkerk en gemeente Barendrecht
t.a.v. [REDACTED] en [REDACTED]
Postbus 271
2980 AG Ridderkerk

Datum	16 april 2024	Behandeld door	[REDACTED]
Uw kenmerk	2024-008827	Betreft	Offerte herinrichting Noldijk en Rijksstraatweg
Ons kenmerk	M08416-O-E Noldijk en Rijksstraatweg	Bijlage(n)	-

Geachte [REDACTED]

Met veel enthousiaste bieden wij onze offerte aan voor het onderzoek naar de herinrichtingsmogelijkheden voor de Noldijk en de Rijksstraatweg. Wij hebben voor deze opdracht de samenwerking gezocht met Exante Adviseurs in verkeer en stedelijk ontwerp om u zo goed mogelijk van dienst te zijn. Hoe we dat gaan doen en wat we doen, leest u terug in deze offertebrief. Ons plan van aanpak is gebaseerd op uw uitvraag en de verstrekte nota van inlichtingen.

Aanleiding en doel

De verkeerssituatie op de Rijksstraatweg tussen de Noldijk en de Verbindingsweg en de Noldijk tussen de Rijksstraatweg en de Achterzeedijk leidt al geruime tijd tot klachten vanuit bewoners en gebruikers. Op de Rijksstraatweg gaat het vooral om klachten over de verkeersveiligheid als gevolg van het vrachtverkeer en op de Noldijk wordt met name de gereden snelheid als knelpunt ervaren. Verder blijkt uit onderzoek naar sluipverkeer dat het aanzienlijk deel van het verkeer op beide wegvakken doorgaand verkeer is.

U heeft ons daarom gevraagd een onderzoek uit te voeren naar de mogelijkheden om op de genoemde wegvakken een fietsvriendelijke, verkeersluwe inrichting te realiseren en doorgaand (vracht)verkeer zo veel mogelijk geweerd wordt.

Onze aanpak

We hebben een zorgvuldig stappenplan samengesteld om invulling te geven aan deze vraag. In de volgende paragraaf leest u welke stappen wij gaan zetten en wat het resultaat is van elke stap.



Stap 0: Verificatieoverleg

In uw aanvraag geeft u aan dat er na de voorlopige gunning een verificatieoverleg plaatsvindt. Hierin bespreken we samen met u de opdracht. Doel van dit overleg is om eventuele interpretatieverschillen en onduidelijkheden over de opdracht bij zowel u als ons weg te nemen. Gezien het doel van dit overleg, stellen wij voor dit digitaal plaats te laten vinden via MS Teams.

Het resultaat van dit overleg is een gedeeld beeld over de opdracht en eventuele nadere afspraken over de uit te voeren werkzaamheden en de aangeboden opties. Onze werkzaamheden starten pas na ontvangst van de definitieve opdracht.

Stap 1: Startoverleg en schouw

Na ontvangst van de definitieve opdracht, volgt zo snel mogelijk een daadwerkelijk startgesprek. We gebruiken het startoverleg om nader kennis te maken en om samen met de inhoudelijke ambtenaren in te gaan op de opdracht en dossierkennis die zij hebben op te halen. Dit 1^e overleg vindt fysiek plaats bijvoorbeeld op het gemeentehuis van Barendrecht of Ridderkerk.

Aansluitend op het startgesprek voeren wij een fysieke schouw uit op de genoemde wegvakken uit de offertevraag. Wij schouwen de volledige wegvakken, maken foto's en notities en leggen deze vast. Hiermee krijgen wij een goed beeld van situatie ter plaatse en ervaren deze ook in de praktijk. Wij nodigen u uit om bij deze schouw aanwezig te zijn, zodat u ons van relevante informatie kunt voorzien. Mocht dit niet mogelijk/wenselijk zijn dan nemen wij eventuele aandachtspunten uit het startgesprek uiteraard mee om zelf een gerichte schouw uit te kunnen voeren.

Specifiek besteden we tijdens de schouw aandacht aan het kruispunt Rijksstraatweg – Voorweg. Onze verkeersveiligheidsauditor beoordeelt niet alleen de inrichting maar neemt ook uitgebreid de tijd om het gedrag van de fietsers bij deze kruising in beeld te brengen. Wij voorzien op dit moment dat het voldoende is om dit tijdens de schouw te doen. Op het moment dat onze auditor van mening is dat het wenselijk is om een diepgaandere analyse uit te voeren naar de verkeerssituatie en de ontmoetingen tussen langzaam en snelverkeer treden we hierover met u in overleg. Wij kunnen dan een camera plaatsen waarmee we gedurende meerdere dagen beelden opnemen en vervolgens een geautomatiseerde conflictanalyse kunnen uitvoeren zoals we dat op meer punten doen in de top 20 aanpak in Ridderkerk. Omdat we de camera en aanvullende werkzaamheden nu niet noodzakelijk achten, maakt dit **geen** onderdeel uit van deze aanbieding.

Na afronding van stap 1 hebben wij een helder beeld van de opdracht en de relevante aandachtspunten en hebben wij zelf ook een goed beeld van de wegen in het onderzoeksgebied.

Stap 2: Inventarisatie en analyse

In deze stap onderzoeken we het **gebruik** en de huidige vormgeving van de Noldijk, de Rijksstraatweg, de Gebroken Meeldijk en het kruispunt Voorweg - Rijksstraatweg. In deze analyse nemen we de volgende (ons nu bekende) zaken mee:

- reeds uitgevoerde verkeerstellingen, aangevuld met tellingen die wij zelf laten uitvoeren (Een nadere toelichting op deze extra tellingen leest u verderop in deze offerte);
- ongevalldata van VIASTAT en gegevens van ongevallen van de politie;
- klachten en meldingen waar u over beschikt;
- bevindingen uit de schouw;
- onderzoek sluipverkeer Rijsoord, uitgevoerd door DTV in 2022;



- vervolgonderzoek naar maatregelen Rijksweg tussen Noldijk en Achterambachtseweg;
- relevante beleidsstukken waaronder in ieder geval:
 - mobiliteitsplan Ridderkerk uit 2020;
 - gemeentelijke mobiliteitsvisie en mobiliteitsopgaven 2017-2027 (gemeente Barendrecht).

Ongevallendata en klachten en meldingen

We gaan ervan uit dat de gemeente beschikt over klachten en ongevalsgegevens van de afgelopen vijf jaar en ons deze aanlevert of toegang verstrekt tot Viastat.

Aanvullende verkeerstellingen

Om een volledig beeld te krijgen van de verkeersintensiteiten waaronder ook de intensiteit van het fietsverkeer stellen wij voor om nieuwe verkeerstellingen uit te voeren op de locaties aangeduid op het kaartje in bijlage 1 van de uitvraag. Het betreft daarbij de locaties met een gele stip op de te onderzoeken wegvakken (aangeduid in rood). De reden dat we dit doen is een verkrijgen van een volledig beeld van de samenstelling van het verkeer op deze locaties. In de beschikbare tellingen is wel een onderscheid gemaakt in passerende motorvoertuigen maar zijn fietsers niet meegenomen.

Tot slot analyseren we de huidige **weginrichting** op het gebied van verkeersveiligheid. Hierbij beoordelen we in welke mate de wegvakken uit de offerte uitvraag en het kruispunt Voorweg – Rijksweg voldoen aan de richtlijnen van Duurzaam Veilig en landelijke ontwerprichtlijnen en wetgeving. We maken daarbij gebruik van de volgende CROW-publicaties:

- Basissenmerken wegonwerp;
- Basissenmerken kruispunten en rotondes;
- Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW 30.

We gaan er hierbij vanuit dat de gemeente een digitale ondergrond (Autocad/ GIS van de huidige situatie beschikbaar heeft en deze aan ons versterkt.

Het resultaat van de analyse delen wij digitaal met u en bespreken dat in een digitaal overleg via MS Teams.

Het resultaat van deze stap is een volledig beeld van de huidige verkeerssituatie, de knelpunten en daarmee de opgave waarvoor een oplossing gezocht moet worden.

Stap 3: Consultatie stakeholders (optioneel)

Ondanks dat u er niet specifiek om vraagt, achten wij het in de inventarisatiefase wenselijk een bewonersavond te organiseren voor bewoners en bedrijven. Doel van die avond is om eventuele aanvullende knelpunten en ideeën voor mogelijke maatregelen op te halen. Als gebruikers, aanwonenden en daarmee de belangrijkste belanghebbenden kennen zij het traject als geen ander. Vanuit hun perspectief kunnen zij ons van relevante informatie voorzien die mogelijk niet in stap 2 naar boven te halen is. Naast dat dit belangrijke input geeft, draagt dit ook bij aan het draagvlak voor de uiteindelijk gekozen maatregelen in het verdere proces.

Hoewel wij overtuigd zijn van de meerwaarde van deze bijeenkomst bieden we deze optioneel aan in deze offerte omdat dit afwijkt van uw oorspronkelijk opzet voor participatie. Indien u toch gebruik wenst te maken van deze optie gaan wij ervan uit dat u deze avond faciliteert door het aanbieden van een locatie en het verspreiden van de uitnodigingen.



De verdere voorbereidingen, de bijeenkomst zelf, verslaglegging en terugkoppeling ervan verzorgen wij. Uiteraard vindt de invulling van deze bijeenkomst plaats in overleg met u.

Onze planning is erop gericht om op dat moment stap 2 grotendeels te hebben afgerond, zodat we tijdens deze avond kunnen presenteren wat we al in kaart gebracht hebben en dit indien nodig kunnen aanvullen met inzichten vanuit de aanwezigen.

In aanvulling op het beeld uit stap 2 hebben we aan het einde van stap 3 een beeld vanuit het perspectief van gebruikers en aanwonenden. Tevens krijgen we een beeld van de oplossingen waar zij aan denken wat helpt in het vergaren van draagvlak verderop in het proces.

Stap 4: Opstellen varianten

In deze stap vertalen we de uitkomsten van de voorgaande stappen in maatregelen. Uiteindelijk stellen wij **zes** varianten op voor het gehele traject. Wij beschouwen daarbij de Noldijk tussen de Rijksstraatweg en de Achterzeedijk inclusief het stukje Gebroken Meeldijk ten zuiden van de poller en de Rijksstraatweg tussen Noldijk en Verbindingsweg als één geheel.

Wij zien in ieder geval de volgende varianten voor ons:

- inrichting als ETW30 met (deels) éénrichtingsverkeer van Ridderkerk naar Barendrecht;
- inrichting als ETW30 met (deels) éénrichtingsverkeer van Barendrecht naar Ridderkerk;
- inrichting als GOW30 (deels) met éénrichtingsverkeer van Ridderkerk naar Barendrecht;
- inrichting als GOW30 (deels) met éénrichtingsverkeer van Barendrecht naar Ridderkerk.

Wij gaan ervan uit dat u ook duidelijke ideeën heeft bij de varianten. In samenspraak met u bepalen we nog twee varianten voor het gehele traject. Tevens maken wij drie varianten van het kruispunt Rijksstraatweg - Voorweg. In een 2^e fysieke bijeenkomst bepalen wij samen met u welke varianten we uiteindelijk gaan uitwerken.

In de uitwerking geven we per variant de maatregelen weer op een digitale ondergrond of luchtfoto, waarop we met een tekstballon en symbolen aangeven wat elke maatregel inhoudt en welk(e) knelpunt(en) we ermee oplossen. Zie voorbeeld hiernaast.





Wij kiezen voor deze vorm van varianten om kosten efficiënt te komen tot een aantal varianten en nog eenvoudig aanpassingen of aanvullingen te doen zonder uitgewerkte schetsen aan te moeten passen wat een arbeidsintensief proces is. Onze ontwerper kijkt uiteraard wel kritisch naar eventuele barrières en knelpunten voor de technische inpassing. Ook onze kostendeskundige kijkt in deze fase mee naar de financiële consequenties van de toegepaste maatregelen. Op basis van kentallen en ervaring geeft hij een indicatie van de kosten van de maatregelen en varianten.

Het resultaat van deze stap zijn zes varianten voor het verbeteren de veiligheid en leefbaarheid op het gehele traject en drie varianten voor de verbetering van het kruispunt Rijksstraatweg – Voorweg.

Stap 5: Beoordelen effecten

In de nota van inlichtingen geeft u aan dat de effecten van de verschillende varianten middels een eenvoudige effectanalyse in beeld gebracht moeten worden met het verkeersmodel. Wij gaan ervan uit dat het V-MRDH 3.0 hiervoor gebruikt moet gaan worden. Zowel Mobycon als Exante hebben niet de beschikking over Omnitrans om met dit macromodel berekeningen uit te voeren, maar de beheerder kan dat wel doen. Wij stellen daarom het volgende voor.

De afstemming en coördinatie over de werkzaamheden die de modelbeheerder moet uitvoeren nemen wij voor onze rekening. Samen met u bepalen wij de uitgangspunten die input zijn voor de modelruns die worden gedraaid. Wij gaan er van uit dat de kosten voor de deze modelruns en daarbij horende rapportage voor uw rekening zijn en rechtstreek door de beheerder van het model bij u in rekening gebracht worden.

Voor deze offerte gaan we uit van het beoordelen van drie modelvarianten. Onze ervaring leert dat de effecten van veel van de mogelijke maatregelen niet of nauwelijks in beeld te brengen zijn met een macroscopisch verkeersmodel. Deels is dit het gevolg van het detailniveau van het model en anderzijds de impact van de maatregelen op de verkeersstromen. Het onderscheid tussen een GOW30 en een ETW30 is in een verkeersmodel bijvoorbeeld nauwelijks te simuleren en daarmee niet van doorslaggevende waarde in de afweging voor de ene of de andere variant. Wij achten het op dit moment dan ook niet noodzakelijk om alle zes de varianten door te laten rekenen met het verkeersmodel. In onze aanpak gaan we er daarom vanuit dat we maximaal drie varianten door gaan rekenen met een verkeersmodel en deze gegevens voor alle varianten te kunnen gebruiken. Mocht er gedurende het onderzoek noodzaak zijn om bij meer varianten de effecten te beoordelen, dan maken wij hier graag aanvullende afspraken met u over.

Nadat we de resultaten van de effectenbeoordeling met het verkeersmodel hebben ontvangen, analyseren wij deze resultaten en bekijken wij of als gevolg van de voorgestelde maatregelen knelpunten ontstaan elders in het verkeersnetwerk. Dit doen wij kwalitatief. In geval van knelpunten stellen wij oplossingsrichtingen voor om deze knelpunten te verhelpen. De resultaten van de effectenbeoordeling vertalen wij in een korte memo.

Het resultaat van deze stap is een memo met een doorrekening van de effecten van drie varianten met behulp van het verkeersmodel, een analyse van de effecten en een inventarisatie van de mogelijke knelpunten met mogelijke oplossingen.



Stap 6: Uitwerken schetsontwerpen

Om te bepalen welke varianten uitgewerkt worden tot schetsontwerpen beoordelen we de varianten middels een multi-criteria evaluatie. De criteria waaraan wordt getoetst worden in samenspraak met u opgesteld. We doen een voorstel voor 4 tot 6 relevante criteria om de varianten op de scoren en doen een voorstel voor de onderlinge weging tussen deze criteria. We werken alleen met criteria op basis van informatie die op dat moment al beschikbaar is uit de zoals indicatie van kosten, verkeerseffecten etc. Wij gaan ervan uit dat na ons voorstel en uw reactie daarop de criteria na 1 ronde zijn vastgesteld.

We werken de score per criterium kwalitatief uit (-- ; - ; 0 ; + ; ++) en onderbouwen de score op basis van onze ervaring met vergelijkbare studies, CROW-richtlijnen (Basiskennmerken Wegontwerp, Basiskennmerken Kruispunten en Rotondes, ASVV2021 & Ontwerpwijzer Fietsverkeer) en vergelijkbare ontwerpen. Wij brengen een advies uit voor het voorkeursontwerp, u maakt de definitieve keuze voor het voorkeursontwerp.

Het opstellen van de criteria waaraan getoetst wordt en het scoren van de verschillende varianten doen we samen met u in een 3^e fysiek overleg.

Na het bepalen van de voorkeursvarianten voor zowel het gehele traject als de kruising Rijksstraatweg - Voorweg startten we met het maatvast schetsontwerp. Wij werken de schetsontwerpen uit in concept en bespreken deze vervolgens met u in een 4^e fysiek overleg. Eventuele opmerkingen uit dit overleg verwerken wij eenmalig tot een definitief schetsontwerp.

Het resultaat van deze stap is een concept schetsontwerp op een GIS-ondergrond, op basis van informatie uit de Basisregistratie Grootchalige Topografie (BGT). Het schetsontwerp is een maatvast bovenaanzicht in Autocad met enkele relevante dwarsprofielen. In het schetsontwerp wordt duidelijk verschil gemaakt tussen de oude en de nieuwe situatie. Wij gaan ervan uit dat de GIS-ondergrond wordt aangeleverd door de gemeente.

Stap 7: Presentatie aan bewoners

Nadat de schetsontwerpen gereed zijn presenteren we de resultaten aan de bewoners en bedrijven in een bewonersavond. Hiervoor maken wij op basis van het schetsontwerp een presentatietekening zodat het voor de aanwezigen duidelijk is wat het ontwerp inhoudt. Eventuele opmerkingen naar aanleiding van deze bewonersavond nemen wij mee en verwerken wij tot een definitieve versie. Zoals door u aangegeven, verzorgt u de bewonersavond en leveren wij ondersteuning door het bijwonen van vergaderingen, het aanleveren van concept-ontwerpen bij twee inloophmomenten/ bewonersavonden en het opstellen van een presentatie met daarin een toelichting op de schetsontwerpen en de gemaakte keuzes.

Het resultaat van deze stap is een definitief schetsontwerp op een GIS-ondergrond, op basis van informatie uit de Basisregistratie Grootchalige Topografie (BGT). Het schetsontwerp is een maatvast bovenaanzicht in Autocad met enkele relevante dwarsprofielen. In het schetsontwerp wordt duidelijk verschil gemaakt tussen de oude en de nieuwe situatie. Wij gaan ervan uit dat de GIS-ondergrond wordt aangeleverd door de gemeente.



Stap 8: Opstellen SSK-raming

Samen met het definitief schetsontwerp leveren wij een kostenraming die is gemaakt op basis van de meest recente SSK. Deze raming, stellen we op basis van oppervlaktes, lengtes, ervaringscijfers en kerngetallen. Aannames en uitgangspunten die ten grondslag liggen aan de raming maken wij inzichtelijk middels een duidelijke onderbouwing van de raming en ontwerpen. Wij kiezen ervoor om pas in dit stadium een SSK-raming op te stellen omdat op dat moment de ontwerptekeningen definitief zijn en daarmee ook de hoeveelheden die de basis vormen voor de raming. Dit voorkomt dat de raming een of meerdere malen aangepast moet worden aan gewijzigde tekeningen.

Het is mogelijk om de raming eerder in het proces op te stellen als u een uitgewerkte raming mee wilt laten wegen in de afweging van de varianten in stap 6 en dat niet alleen op basis van een inschatting op basis van kentallen te doen. Dit heeft dan tot gevolg dat deze een of meerdere keren geactualiseerd moet worden. Daar is in onze kostenraming nu geen rekening mee gehouden en daarover moeten dus aanvullende afspraken gemaakt worden.

Het resultaat van deze stap is een SSK-raming op basis van de meest recente SSK.

Stap 9: Afronding en rapportage

In de rapportage worden de producten van voorgaande stappen bij elkaar gevoegd in een bondig en makkelijk leesbaar rapport. Het conceptrapport bespreken we met u tijdens een 4^e fysiek overleg. Uw reactie op het conceptrapport verwerken eenmaal tot een eindrapport. Het eindrapport beschrijft daarmee de doorlopen stappen, afwegingen die gemaakt zijn en de uiteindelijke voorkeursvarianten met onderbouwing.

Het eindproduct van deze opdracht is een rapportage met een beschrijving en analyse van de huidige situatie, mogelijke varianten, de effecten en de voorkeursvarianten in schetsontwerp en voorzien van een kostenraming

Ons team

■■■■■, senior verkeerskundige en expert verkeersveiligheid

■■■■■ is een zeer ervaren allround verkeerskundige die ruime ervaring heeft in zowel de advieswereld als bij lokale overheden. Naast gecertificeerd verkeersveiligheidsauditor heeft hij veel kennis van het werken met verkeersmodellen. De projecten waar aan hij werkt spelen zich vaak af in sterk stedelijk gebied, zijn complex van aard en hebben een breed krachtenveld waar verschillende stakeholders bij betrokken zijn.



■■■■■, Senior verkeerskundig ontwerper

■■■■■ heeft een brede interesse voor (ontwerp)vraagstukken op gebied van verkeer en mobiliteit. Hierbij treedt hij graag op als vertaler van een abstracte vraag tot een gedragen advies. Dit vraagt stedenbouwkundige, verkeerskundige en civieltechnische vakkennis in combinatie met de nodige creativiteit en een zelfstandige werkhouding. ■■■■■ is in staat zijn adviezen zowel schriftelijk als mondeling te verduidelijken en verdedigen. Uitdagingen stimuleren hem in het zoeken naar oplossingen. Het proces, de te hanteren middelen en het raadplegen van het netwerk zijn essentieel en dus een deel van de oplossing.



■ en ■ worden ondersteund door een team van collega's van Mobycon en Exante zodat alle benodigde disciplines zoals ontwerp, kostenraming en vertegenwoordigd zijn in het projectteam. Voor een uitgebreider CV van ■ kunt ook op hun LinkedIn profielen raadplegen.

Planning

U heeft in de nota van inlichtingen aangegeven dat de startdatum van de opdracht is verschoven naar 21 mei en oplevering uiterlijk 1 december 2024 dient plaats te vinden. Onderstaand geven wij de planning weer die we graag tijdens het verificatieoverleg met u vaststellen.

Werkzaamheden	Week
Indienen offerte	16 april 2024
Voorlopige gunning	2 mei 2024
Verificatieoverleg	Week 20
Definitieve gunning	Week 21
Stap 1 Startoverleg en schouw	Week 23
Stap 2 Inventarisatie en analyse	Week 23 - 26
Stap 3 Consultatie stakeholders (optioneel)	Week 27 – 28
Stap 4 Opstellen varianten	Week 29 - 32
Stap 5 Beoordelen effecten	Week 33 – 36
Stap 6 opstellen schetsvarianten	Week 36 – 41
Stap 7 Presentatie aan bewoners	Week 42
Stap 8 Opstellen kostenraming	Week 43 – 46
Stap 9 Afronding en oplevering	Week 46 – 48

Kosten

Mobycon biedt u de hierboven omschreven werkzaamheden aan voor een bedrag van ■. Dit bedrag is als volgt opgebouwd:

Werkzaamheden / uren	Project-leider	Verkeers-kundige	Sr. Ontwerper	Kosten-ramer	Kosten per stap
Stap 0 Verificatie overleg	1		1		
Stap 1: startoverleg en schouw	6	9	3		
Stap 2: Analyse en extra tellingen	10	34			
Stap 3 consultatie Stakeholders	zie optie				
Stap 4 opstellen varianten	10	14	42		
Stap 5 beoordelen effecten	14		8		
Stap 6 Uitwerken schetsontwerpen	12	12	58		
Stap 7: Presentatie aan bewoners en Definitief SO	11	14	12		
Stap 8: Opstellen SSK-raming	2		4	48	
Stap 9: afronding en rapportage	12	22			
Totaal uren exclusief stap 3	78	105	128	48	
Totaalprijs opdracht exclusief stap 3					

**Optie stap 3****Overige opties en meerwerk**

in overleg

K

Voorwaarden

Wij accepteren de door u van toepassing verklaarde algemene inkoopvoorwaarden van de gemeente Ridderkerk.

Voorts zijn de volgende bepalingen van toepassing op deze aanbieding:

1. Alle genoemde bedragen zijn exclusief 21% btw.
2. De werkzaamheden starten na ontvangst van de schriftelijke opdrachtverlening.
3. De bij de opdrachtgever beschikbare gegevens en gegevens van derden worden gratis en tijdig beschikbaar gesteld. De opdrachtgever bemiddelt hiervoor indien nodig.
4. Eventuele werkdocumenten, concept- en eindrapporten worden in een pdf-bestand aangeleverd. Het eindrapport zal digitaal worden aangeleverd. Meerdere fysieke exemplaren worden desgewenst tegen kostprijs geleverd.
5. In de offerte is uitgegaan van 5 fysieke en 1 digitaal overlegmoment met de opdrachtgever. Meerprijs voor extra fysiek overleg is [redacted] K voor een extra digitaal overleg bedraagt dit [redacted] K uitgaande van een overleg van 1 uur.
6. Bij opdrachtverlening wordt 50% van de projectkosten in rekening gebracht. Na oplevering van de conceptnotitie wordt er 30% van de projectkosten gefactureerd en 20% van de kosten wordt in rekening gebracht na oplevering van het eindrapport.
7. Meerwerk wordt verricht op basis van vooraf gemaakte prijsafspraken met de opdrachtgever.
8. Genoemde opties vormen geen onderdeel van de aanbiedingsprijs mits anders omschreven.

Deze offerte is geldig tot twee maanden na dagtekening.

Wij zijn benieuwd naar uw reactie op deze offerte! Voor vragen kunt u contact opnemen met onze adviseur [redacted] via 06-[redacted] / [redacted]@mobycon.nl.

Wij wensen u succes met de beoordeling en zien uit naar een constructieve samenwerking.

Met vriendelijke groet,



[redacted]

Managing Director Mobycon Nederland

Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties vinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van de Wet open overheid (Woo). De letter die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

K Art. 5.1 lid 2 sub f

Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen het belang van de bescherming van andere dan in art. 5.1 lid 1 sub c genoemde concurrentiegevoelige bedrijfs- en fabricagegegevens