

Publicatie TenderNed: Nederlands

Nationaal praktijkonderzoek naar bepaling reistijd- en betrouwbaarheidswaarderingen

Dit betreft een publicatie om u te informeren dat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voornemens is om onderstaande opdracht meervoudig onderhands uit te vragen. Reacties zijn mogelijk tot uiterlijk 30 april 2019.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) zet in op leefbaarheid en bereikbaarheid, met een vlotte doorstroming in een goed ingerichte, schone en veilige omgeving. Het ministerie werkt aan krachtige verbindingen over de weg, spoor, het water en door de lucht, beschermt tegen wateroverlast en bevordert de kwaliteit van lucht en water. Een leefbaar, bereikbaar en veilig Nederland. Daar werkt IenW aan.

De opdrachtgever is het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM). Het KiM levert kennis voor het mobiliteitsbeleid van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). We verrichten eigen onderzoek en verzamelen elders ontwikkelde kennis. We zorgen ervoor dat het ministerie van IenW beleid kan ontwikkelen met een stevig kennisfundament. Dat doen we door het analyseren en verklaren van ontwikkelingen, het opstellen van verkenningen en scenario's en het analyseren van de effecten van beleidsinstrumenten.

De opdracht

De reistijd- en betrouwbaarheidswaarderingen, de Value of Travel Time Savings (VTTS) en Value of Travel Time Reliability (VTTR), worden periodiek vastgesteld door middel van een grootschalig nationaal praktijkonderzoek onder reizigers. Het laatste praktijkonderzoek was met basisjaar 2010.

Er zijn drie redenen voor het opnieuw bepalen van de VTTS en VTTR in een praktijkonderzoek:

1. Economische, sociale en technologische veranderingen in de samenleving beïnvloeden het niveau van de VTTS en VTTR. Bijvoorbeeld de voortdurende technologische innovaties maken het steeds beter mogelijk om reistijd op een nuttige en aangename manier te kunnen besteden.
2. Er zijn nieuwe methoden voor het verzamelen en analyseren van gegevens. Bijvoorbeeld ontwikkelingen in de onderliggende nutsfuncties waarmee de VTTS en VTTR worden bepaald.
3. Beleidsvorming vereist nu ook een VTTS en VTTR voor de actieve modaliteiten (lopen en fietsen) in maatschappelijke kosten-batenanalyses.

De gevraagde aanbieders moeten een grondig voorstel doen voor het nieuwe VTTS/VTTR-praktijkonderzoek waarin de nieuwe waarden voor zowel personen als vracht worden bepaald.

- Voor de schatting van de VTTS en VTTR voor personen dient een Stated Preference (SP) onderzoek uitgevoerd te worden met hierin meegenomen dezelfde modaliteiten en motieven als in het vorige VTTS/VTTR-praktijkonderzoek.
- Het praktijkonderzoek moet ook de VTTS gaan bepalen voor de actieve vervoerwijzen lopen en fietsen.
- Aanvullend op de VTTS en VTTR per modaliteit en motief willen we dat het aspect van niet-lineariteit wordt opgenomen als gevoeligheidsanalyse. Daarom moet het praktijkonderzoek analyses bevatten over het effect van de omvang van de reistijdbesparingen, het effect van de lengte van de reis op reistijdbesparingen en verschillen tussen reistijdwinsten en reistijdverliezen.

- Voor vrachtvervoer is de schatting gebaseerd op het ontwikkelen van een methode voor het vertalen van factorkosten (die worden bepaald in een ander KiM-project) in een VTTS en VTTR voor de relevante segmenten, zie vorige praktijkonderzoek.

Het voorstel moet een gedetailleerde beschrijving bevatten van de te gebruiken methoden en van de noodzakelijke keuzes en veronderstellingen, inclusief onderbouwingen hiervan. De gevraagde aanbieders moeten bovendien een gedetailleerd tijdschema presenteren, inclusief deadlines voor de verschillende in de uitvraag gespecificeerde fasen van het praktijkonderzoek (van het voorbereiden van de dataverzameling tot het schrijven van het technische rapport). De gereserveerde doorlooptijd voor dit project is 12 tot 14 maanden.

We willen de complexe aard van het onderzoek benadrukken. Het vereist van partijen een zeer specifieke mix van kennis en expertise. Deze mix bevat uitgebreide kennis en ervaring op het gebied van VTTS/VTTR-onderzoek, ervaring met het werven van een representatieve steekproef, ervaring met het ontwikkelen van SP-vragenlijsten, uitgebreide ervaring met geavanceerde statistische technieken (bijvoorbeeld nutsmaximalisatie) en ervaring in de toepassingen van de VTTS en VTTR op het gebied van de evaluatie van mobiliteitsbeleid. Aanbieders moeten aan de volgende vereisten voldoen:

- Aantoonbare ervaring met wetenschappelijk onderzoek naar het bepalen van de VTTS en VTTR, voor zowel personen als goederen. Aanbiedende partijen moeten in staat zijn om een trackrecord te presenteren in wetenschappelijke publicaties over dit onderwerp.
- Aantoonbare ervaring met dataverzameling, met name met behulp van SP-vragenlijsten.
- Aantoonbare ervaring met het werven van een representatieve steekproef om de VTTS en VTTR voor de benodigde modaliteiten en motieven te bepalen.
- Aantoonbare ervaring met empirisch onderzoek en geavanceerde statistische technieken.
- Aantoonbare ervaring met de toepassing van de VTTS en VTTR bij evaluatie van mobiliteitsbeleid
- Een internationaal wetenschappelijk netwerk op het gebied van VTTS/VTTR-onderzoek.
- Kennis van het Nederlandse mobiliteitssysteem, ook met betrekking tot fietsen en lopen.
- Kennis van de Nederlandse taal, bij voorkeur moedertaal; tenminste op C2-niveau, gesproken en schriftelijk.

Om een indruk te krijgen van de omvang van het project, kunt u het definitieve rapport van het vorige VTTS/VTTR-praktijkonderzoek, de vragenlijsten en de datasets vinden op de volgende website: <https://easy.dans.knaw.nl/ui/datasets/id/easy-dataset:56276/tab/2>.

De volgende partijen worden benaderd voor een meervoudig onderhandse uitvraag, welke in het Engels zal zijn:

- Significance
- MuConsult