



Vraagspecificatie (Bijlage J)

Voor de uitvoering van het Project "Verkeersonderzoek Randstad" ten behoeve van Rijkswaterstaat WNN, WNZ en MN, met zaaknummer 31167383.

Datum: 18-10-2021

Colofon

Model 908 v1.0

Uitgegeven door	Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat Rijkswaterstaat WNN, WNZ en MN
Datum	18-10-2021
Status	Definitief
Versienummer	1.0

Inhoud

1	Inleiding 4
1.1	<i>Identificatie 4</i>
1.2	<i>Het project 4</i>
1.2.1	Achtergrond project 4
1.2.2	Doelstelling project 4
1.3	<i>Opdracht 5</i>
1.3.1	Doelstelling 5
2	Eisen aan de te leveren producten 6
2.1	<i>Minimale inhoudelijke eisen 6</i>
2.2	<i>Randvoorwaarden aan de gewenste informatie 7</i>
2.3	<i>Eisen aan de wijze van rapporteren 7</i>
3	Wensen voor de te leveren producten 9
3.1	<i>Extra wensen en kansen 9</i>

Bijlage 1 Verwijzing naar achtergronddocumenten 10

1 Inleiding

1.1 Identificatie

Deze Vraagspecificatie maakt onderdeel uit van de overeenkomst met zaaknummer 31167383, ten behoeve van Rijkswaterstaat WNN, WNZ en MN voor het project "Verkeersonderzoek Randstad".

1.2 Het project

1.2.1 *Achtergrond project*

Als beheerder van het hoofdwegennet wordt Rijkswaterstaat dagelijks geconfronteerd met grote aantallen personenauto's en vrachtauto's op de weg, als gevolg van economische ontwikkelingen zoals aantallen inwoners/huizen en aantallen logistieke bedrijven. Door middel van lussen in de weg wordt continu gemonitord hoeveel (vracht)verkeer er dagelijks passeert, maar om de omvangrijke verkeersstromen over de weg in goede banen te leiden is meer inzicht nodig in de achterliggende processen.

In deze vraagspecificatie doen 3 regionale diensten van Rijkswaterstaat (WNN, WNZ en MN) een uitvraag aan de markt om dergelijke informatie in te kunnen winnen. Deze nieuwe uitvraag past naadloos in het actuele mobiliteitsbeleid van het Rijk zoals verwoord in het rapport "Schets mobiliteit naar 2040; veilig, robuust, duurzaam" (I&W 2019): van aanbod gestuurd naar vraag gestuurd en data gedreven (zie Bijlage 1.1).

Sinds 2012 is iedere twee jaar een gezamenlijk, grootschalig verkeersonderzoek gehouden op de rijkswegen in de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht en Flevoland. Vóór 2012 gebeurde dat onafhankelijk van elkaar en op adhoc basis. In 2021 en de jaren erna willen we verkeersonderzoeken blijven herhalen om de benodigde gegevens van de gebruikers van het hoofdwegennet te actualiseren en (veranderingen in) trends te kunnen monitoren. Waar voorheen een klassiek onderzoek middels kentekenenquêtes is uitgevraagd, ligt de inwinmethode en daarmee de vorm van het onderzoek nu open. De aanbestedingsvorm blijft wel gelijk aan voorgaande jaren. Als werknaam voor het uit te voeren project wordt aangehouden Verkeersonderzoek Randstad.

1.2.2 *Doelstelling project*

De hoofddoelen van het Verkeersonderzoek Randstad zijn;

1. Verrijken van de al bij Rijkswaterstaat aanwezige basisgegevens die uit de detectielussen in het snelwegennet kunnen worden gehaald. Denk hierbij aan herkomst- en bestemmingsrelaties, reismotieven, routes, afwegingen die meespelen bij het bepalen van het vertrekmoment; bij vracht ook: soort goederen, vervoerd gewicht, etc.
2. Daarmee meer inzicht krijgen in het huidige, feitelijke gebruik van het Hoofdwegennet in de Randstad door zowel het goederen- als personenverkeer.

We beogen daarmee concreet gebruik van de gegevens voor de volgende activiteiten:

3. Kwantitatieve gegevens verzamelen als input voor verkeersmodellen en voor landelijke milieumodellen. Denk bijvoorbeeld aan de samenstelling van het wagenpark.
4. Het monitoren van de ontwikkelingen en het ontdekken van trends in het verkeer over de weg.
5. Het onderbouwen van (beleids-)maatregelen gerelateerd aan:
 - a. Aanpassingen aan de infrastructuur (MIRT-projecten);
 - b. Beheer en Onderhoud, Vervanging en Renovatie;
 - c. Korte Termijn File Aanpak zoals Netwerkversterkingen (infra),
 - d. Beïnvloeding mobiliteitsgedrag & doorstroming;
 - e. Veranderingen in de logistieke keten (modal shift, zero-emission logistiek).

1.3 Opdracht

1.3.1 Doelstelling

Het doel van deze opdracht betreft: het in beeld brengen van het gebruik van het hoofdwegennet in de Randstad door personenvervoer en goederenvervoer in de periode 2022-2025.

2 Eisen aan de te leveren producten

In dit hoofdstuk worden de daadwerkelijke eisen aan het uit te voeren onderzoek geformuleerd. Hierin is nadrukkelijk onderscheid gemaakt in minimale eisen aan de inhoud, de randvoorwaarden van de informatiebehoefte en aan de wijze van rapporteren. Deze eisen zijn bedoeld om de inschrijver een indruk te geven welk beeld de opdrachtgever heeft bij de minimale opbrengst van de uit te voeren werkzaamheden.

2.1 Minimale inhoudelijke eisen

De opdrachtgever is ten minste op zoek naar de volgende informatie per locatie (voor meer uitleg over de locaties zie verderop):

1. Herkomsten- en bestemmingen op minimaal postcode 4 (PC4) niveau binnen het zogenaamde focusgebied, bestaande uit de beheergebieden van de drie Randstedelijke Regionale Directies van Rijkswaterstaat: West Nederland Noord, West Nederland Zuid en Midden Nederland. Zie Bijlage 1.2 voor een kaart van dit gebied. Buiten het focusgebied is een lager detailniveau aanvaardbaar.
2. Onderscheid in type voertuig van minstens 95% van alle passerende voertuigen moet kunnen worden gemaakt naar in ieder geval de volgende categorieën:
 - o personenauto
 - o bestelauto
 - o vrachtwagen zonder aanhanger
 - o vrachtwagen met aanhanger
 - o trekker met oplegger

Het onderscheid op basis van lengteklassen is niet voldoende omdat we dat al uit andere bestaande bronnen kunnen halen.

3. Aandrijving (verbrandingsmotor, elektrisch of hybride); bij verbrandingsmotor het typebrandstof.
4. Land van registratie van het voertuig.
5. Indien het een vrachtauto betreft aanvullend: Type lading en vervoerd gewicht. Bij classificatie van de goederen dient ten minste de indeling in de NST 2007 groepen 1-20 aangehouden te worden.
6. Indien het een personenauto betreft aanvullend: Het reismotief (bijvoorbeeld woon-werk, woon-zakelijk, zakelijk-zakelijk, recreatief of anders).
7. De mening van de bestuurder/eigenaar van het voertuig over uiteenlopende (actuele) vraagstukken (enquêtevragen). Zie Bijlage 1.3 voor een indicatie van de vragenlijsten van vorige onderzoeken. Dit met inachtneming van de balans tussen de wens van opdrachtgever om zo veel mogelijk informatie in te winnen versus de bereidheid om tijd te spenderen aan het verstrekken van dergelijke informatie door de respondent.
8. Opdrachtnemer zorgt voor de juiste communicatie waarin de onderzoeken worden aangekondigd in overleg met de opdrachtgever

We hebben voor deze set minimale eisen gekozen omdat dit in de dagelijkse praktijk bij het uitvoeren van verkeers-en vervoersvraagstukken ons het meeste helpt bij ons dagelijkse werk.

2.2 Randvoorwaarden aan de gewenste informatie

Er geldt een aantal randvoorwaarden bij de inwinning van de informatie die er voor zorgen dat de informatie specifiek genoeg is om op regionaal niveau te kunnen rapporteren:

1. De informatie wordt ingewonnen op Rijkswegen en is locatie-specifiek. Bijvoorbeeld: informatie over voertuigen die de A7 hectometerpaal 15.9 bij Purmerend passeren. Dit omdat we niet-locatie specifieke informatie al uit een andere bestaande bron (Onderweg in Nederland, ODIN) kunnen vergaren. In het ODIN wordt echter geen routekeuze meegenomen en dat is cruciaal wanneer je wilt begrijpen hoe het netwerk wordt gebruikt.
2. De waarneemlocaties worden samen met de opdrachtgever gekozen en vastgesteld. Hierbij denken we aan de grenzen van de drie stadsgewesten in de Randstad zodat onderscheid te maken is in relaties tussen stadsgewesten, binnen stadsgewesten en tussen de stadsgewesten en de rest van Nederland. Ook te denken valt aan belangrijke economische regio's binnen de Randstad. Uit ervaring uit vorige onderzoeken weten we dat circa 50 vaste meetrichtingen – verdeeld over het netwerk – een aardig beeld geven over het gehele netwerk. Zie Bijlage 1.4 ter inspiratie. Dit gegeven kan gebruikt worden als referentiepunt voor de omvang van de aanbidding.
3. De ingewonnen gegevens zijn voldoende representatief om betrouwbare uitspraken per dagdeel (in ieder geval ochtendspits, avondspits, dag, avond en etmaal; perioden conform INWEVA) en per locatie te kunnen doen. Dit zijn namelijk de perioden van de dag die voor veel standaard analyses gehanteerd worden. Denk hierbij aan doorstromingsvraagstukken (spitsen), werkzaamheden (nachtperiode) en milieuonderzoeken (onderscheid naar dag- en nachtperiode). Wat exact representatief genoeg is, hangt af van het type gegevens dat wordt ingewonnen. Mochten de gegevens uit een enquête worden ingewonnen dan bestaat er een handboek (HVV, zie Bijlage 1.5) dat gebruikt kan worden. Voor andersoortige inwinmethoden zal de representativiteit van de methode in het plan van aanpak door de inschrijver zelf nader onderbouwd moeten worden.
4. Om gedurende de looptijd van het onderzoek trends uit de informatie te kunnen destilleren verwachten we minimaal 1x in de 2 jaar een meting met informatie over het focusgebied. De periode van de metingen worden altijd in overleg met de opdrachtgever vastgesteld.
5. Om de veiligheid van zowel de opdrachtnemer als de weggebruiker te garanderen, geldt als randvoorwaarde dat er zo weinig mogelijk hinder of afleiding voor het wegverkeer plaatsvindt. Daarnaast geldt dat de CROW richtlijnen (waaronder 96A/B) ten aanzien van het veilig werken aan (autosnel)wegen in acht worden genomen zowel bij het uitvoeren van tellingen als bij de voorbereidingen en de opruimwerkzaamheden.

2.3 Eisen aan de wijze van rapporteren

Informatie is pas bruikbaar als middel om het rijkswegennet beter te beheren indien het op een goede manier geïnterpreteerd kan worden. De wijze van presentatie van de informatie is daarbij een belangrijk instrument. Daarom vragen we de ingewonnen informatie minimaal op de volgende manier aan Rijkswaterstaat ter beschikking te stellen:

1. Op zich is de vorm waarin verslag wordt uitgebracht vormvrij. Voor een goede toegang tot de data vanaf diverse RWS-locaties ligt het voor de hand dat er gekozen wordt voor een online tool, digitaal rapport, online dashboard additioneel op een voor RWS toegankelijke database.
2. Er moet sprake zijn van een geografische ondergrond met kaart voor de visualisatie, zodat het helder is over welk gedeelte van het netwerk de informatie gaat. Bij voorkeur in een gestandaardiseerd format, zoals een GIS kaart met een coördinatenstelsel.
3. Mogelijkheid tot exporteren van resultaten van waarneempunten/gebieden tot (in ieder geval) Excelbestanden, zodat de informatie gebruikt kan worden voor nadere analyse binnen Rijkswaterstaat.
4. Mogelijkheid tot het maken van kruisrelaties. Hiermee wordt bedoeld dat de verschillende soorten informatie aan elkaar kunnen worden gerelateerd. Bijvoorbeeld: reismotief afgezet tegen bestemming.
5. Rijkswaterstaat wil graag een betrouwbare partner zijn richting buitenwereld, en daarom is het van belang dat er van alle gerapporteerde gegevens ook wordt aangetoond dat de gebruikte gegevens voldoende betrouwbaar en representatief zijn.
6. Geen beperkingen op het gebruik van de data of de wijze van presenteren van de uitkomsten. Het product moet voor iedereen binnen Rijkswaterstaat toegankelijk zijn. Er mogen geen beperkingen zijn voor gebruik van de informatie in vervolgonderzoeken en RWS wil zonder restricties kunnen publiceren over de uitkomsten

3 Wensen voor de te leveren producten

Zoals gezegd zijn de eisen uit Hoofdstuk 2 een minimum. Graag wil Rijkswaterstaat nog veel meer informatie halen uit de onderzoeken. We zijn er van overtuigd dat er bij dezelfde inspanning meer uit de beschikbare data te halen is dan deze minimum eisen. Echter: we hebben minder zicht op wat er mogelijk is op technisch vlak dan de gegadigden. Daarom dagen we de inschrijvers uit om meerwaarde toe te voegen aan de aanbidding, maar tegelijkertijd de balans te vinden met de prijs. Hierbij is wel het uitgangspunt dat meer data niet een doel op zich vormt. Uitgangspunt is dat de gegadigde de 'technische' kennis inbrengt, en een beeld kan geven van doorlooptijd, kosten en mogelijke risico's, die samen de totale prijs voor het gehele project vormen. De gegadigde wordt ook uitgedaagd om na te denken over de samenwerking met de opdrachtgever; het team van Rijkswaterstaat beschikt met name over kennis van de praktische bruikbaarheid van de voorstellen voor de werkzaamheden van Rijkswaterstaat.

3.1 Extra wensen en kansen

Een aantal aspecten waar het projectteam op dit moment zelf aan denkt:

1. Meer meetlocaties dan de nu beoogde circa 50 per 2 jaar
2. Met als ultieme idee: de informatie is beschikbaar voor elk afzonderlijk wegvak binnen het onderzoeksgebied
3. Mogelijk variabel inzetbaar in de tijd (in 2022 meetlocatie x, maar in 2024 meetlocatie y door veranderende inzichten of nieuwe planstudie, of jaarlijks n meetlocaties te kiezen als een soort strippenkaart)
4. Een hogere meetfrequentie dan 1x per 2 jaar
5. Met als ultiem idee: de meting loopt continu door in de tijd
6. Hoe meer enquêtevragen er per keer gesteld kunnen worden hoe beter, maar wel met inachtneming van het effect dat het moeten beantwoorden van veel vragen mogelijk nadelig gevolg heeft voor de respons.
7. Hoe flexibeler enquêtevragen kunnen worden ingezet hoe beter. Denk aan flexibiliteit in de tijd. Bijvoorbeeld: in 2024 worden (deels) andere vragen gesteld dan in 2022, of op de ene locatie (geografisch of onderscheid naar type weg) worden andere vragen dan op de andere. Daarbij moet wel rekening gehouden worden met het feit dat wijzigingen in de gestelde vragen invloed kunnen hebben op de resultaten van de overige vragen.
8. Het projectteam is daarnaast nadrukkelijk ook benieuwd naar (innovatieve) kansen die zij op dit moment zelf niet in beeld heeft.

De genoemde wensen en kansen komen terug in de BPKV criteria (zie Bijlage F van de aanbestedingsleidraad).

Bijlage 1 Verwijzing naar achtergronddocumenten

Bijlage nummer	Omschrijving
1.1	Rapport "Schets mobiliteit naar 2040; veilig, robuust, duurzaam"
1.2	Kaart met beheersgebieden RWS WNN, WNZ en MN
1.3	Indicatie vragenlijsten vorige onderzoeken
1.4	Kaart met belangrijke geografische gebieden/stadsgewesten
1.5	Handboek Verzamelen Verplaatsingsgegevens (2014)

Deze documenten zijn apart bijgeleverd in een zipbestand (zie bijlage K).