

# Informatieverzoek

## Algemene omschrijving doel

*Introductie van informatieverzoek. Waarom is deze informatie nodig? Welk vraagstuk ligt hieraan ten grondslag? Welk doel dient het informatieverzoek?*

Op zeer korte termijn wordt gestart met het maken van een gebiedsvisie voor station Haarlem. Reden hiervoor is dat de capaciteit van het busstation inmiddels is bereikt, terwijl het aantal reizigers nog flink zal toenemen. Er moet dus een nieuw busstation komen, terwijl tegelijkertijd rekening dient te worden gehouden met fiets- en loopstromen, kwaliteit van de openbare ruimte en ruimtelijke ontwikkelingen (met name woningbouw). Een complex probleem aangezien de beschikbare ruimte zeer schaars is. Daarnaast wordt ook de stationsomgeving van Haarlem Spaarnwoude aangepakt. Op dit moment werkt de gemeente Haarlem samen met de Alliantie Haarlem Oostpoort een actieprogramma voor de korte termijn en ontwikkelkader voor de lange termijn uit.

## Omschrijving onderzoeksbestand(en)

*Welke geaggregeerde statistische gegevens zijn er gewenst? Hierbij valt te denken aan herkomst- en bestemming, ritten, reizen of bijvoorbeeld overstappen. Welke regio en periode is gewenst? Welk aggregatieniveau is er minimaal nodig om de onderzoeksvraag te kunnen beantwoorden? Hierbij helpt het om een voorbeeld bestand uit te werken en als bijlage toe te voegen – concreet en toetsbaar.*

Om goed inzichtelijk te kunnen maken in een probleemanalyse hoe beide OV-knooppunten in de huidige situatie functioneren om vervolgens te komen tot gezamenlijke keuzes voor de ontwikkeling ervan, zijn geanonimiseerde OV-chipkaartgegevens onmisbaar. Met behulp van deze gegevens willen wij de volgende deelvragen beantwoorden:

1. Hoe zien de belangrijkste vervoerstromen van, naar en binnen de gemeente Haarlem eruit?
2. Hoeveel in-, uit- en overstapbewegingen worden gemaakt op station Haarlem en Haarlem Spaarnwoude van bus naar trein en vice versa en van bus naar bus en wat is de gemiddelde verblijfstijd voor overstappers?
3. Op welke manier verdelen de loopstromen zich over de 7 in- en uitgangen van station Haarlem?

Bij het beantwoorden van deze vragen (als onderdeel van de probleemanalyse), zal rekening gehouden worden met het feit dat de chipkaartgegevens niet een volledig beeld geven, zo ontbreken bijvoorbeeld CT-transacties en andere vervoerbewijzen dan de OV-chipkaart.

## Onderbouwing benodigde onderzoeksbestand(en)

*Onderbouwing van het doel per onderzoeksbestand indien het meerder bestanden betreft (koppeling tussen doel en onderzoeksbestand)*

### Deelvraag 1

Een van de vragen die met de probleemanalyse beantwoord moet worden is of de huidige vervoerstromen het rechtvaardigen om een grote hoeveelheid bussen door de binnenstad van Haarlem te laten rijden. Hiervoor is het belangrijk om te weten wat de belangrijkste herkomst- en bestemmingsgebieden zijn van reizigers die gebruikmaken van de bus- en treindiensten die station Haarlem en Haarlem Spaarnwoude aandoen. Vanwege het ruimtegebrek bij station Haarlem zijn mogelijk alternatieve oplossingsrichtingen noodzakelijk, waarbij bijvoorbeeld niet alle buslijnen via station Haarlem rijden maar een deel bij een ander bus- of treinstation eindigen.

Met behulp van een Herkomst-Bestemmingsmatrix (hierna: HB-matrix) kan inzichtelijk gemaakt worden of het gaat om lokale of regionale OV-reizigers en welke bushaltes naast station Haarlem intensief worden gebruikt. Voor reizen die beginnen of eindigen buiten de gemeentegrenzen van Haarlem is het alleen van belang om de reisrichting te weten. Er zijn 5 richtingen te onderscheiden:

- Oost: van/naar Halfweg-Zwanenburg of richting Amsterdam Sloterdijk en verder
- Zuidwest: van/naar Heemstede-Aerdenhout of richting Leiden en verder
- West: van/naar Overveen of Zandvoort
- Noordwest: van/naar Bloemendaal of verder richting Uitgeest / Alkmaar
- Zuidoost: richting Schiphol, Amstelveen, Amsterdam Zuid en verder

Om de belangrijkste herkomst- en bestemmingslocaties binnen de gemeente Haarlem nauwkeurig te kunnen bepalen, is postcode-5 niveau (hierna: PC5) vereist.

Daarnaast is het van belang om te weten wanneer de piekmomenten zijn. De verwachting is dat toeristen en dagjesmensen de stations Haarlem en Haarlem Spaarnwoude vooral buiten de piekuren en in het weekend gebruiken. Om deze reden is het nodig om onderscheid te maken naar de verschillende dagen van de week. Om daarnaast verschil te zien tussen de piekmomenten en de rustige momenten, dienen de reizen per uurblok in de spits en het weekend geaggregeerd te worden.

## Deelvraag 2

Om een nieuw toekomstbestendig busstation te kunnen ontwerpen voor zowel station Haarlem als Haarlem Spaarnwoude, is het van belang om eerst de huidige overstapbewegingen inzichtelijk te hebben. Van welke buslijn naar welke buslijn of reisrichting met de trein en vice versa wordt het vaakst overgestapt en hoeveel tijd zit hiertussen? Dit inzicht is noodzakelijk om te kunnen bepalen of de perrons van de betreffende buslijnen in de nabijheid van elkaar gehouden moeten worden of eventueel verplaatst kunnen worden. Tevens geeft de informatie inzicht in hoe groot het aantal reizigers, dat een regionale herkomst en een regionale bestemming heeft, maar vanwege de OV-structuur noodgedwongen langs station Haarlem moet reizen. Voor deze groep kan wellicht een alternatieve route bedacht worden. De gemiddelde verblijfstijd is mede van belang om het kwaliteitsniveau van de wachtvoorzieningen te kunnen bepalen.

### Deelvraag 3

Voor station Haarlem is het uit veiligheids- en capaciteitsoverwegingen van belang om de loopstromen binnen de reizigerstunnels zoveel mogelijk te spreiden. Om een toekomstbestendig plan te kunnen maken voor het gehele stationsgebied (zowel noord- als zuidzijde) is inzicht in de verdeling van de loopstromen nodig. In de huidige situatie bevinden de meest gebruikte uitgangen zich aan de zuidzijde vanwege het busstation en de route naar de binnenstad. OV-chipkaartgegevens helpen bij het geven van een indicatie van de verdeling over de 7 in- en uitgangen (zie bijlage 4) van station Haarlem (absoluut en relatief). Mocht er sprake zijn van een scheve verdeling over de in- en uitgangen, biedt dit aanleiding om hiermee rekening te houden in de visie voor het stationsgebied. Daarnaast biedt de informatie specifiek voor de 2 in- en uitgangen bij de fietsenstallingen inzicht in het aantal fietsgebruikers binnen een specifiek tijdsblok.

De intensiteiten van de in- en uitgangen zijn naar verwachting verschillend wanneer de spits- en de daluren worden vergeleken. Om deze reden is het nodig om de aantallen in de spits en het weekend te aggregeren naar uurblokken. Tevens dient er onderscheid gemaakt te worden tussen een gemiddelde werkdag en het gemiddelde van beide weekenddagen.

### **Concessies**

Voor dit informatieverzoek zijn 4 concessies relevant (tussen haakjes worden concessieverlener respectievelijk huidige concessiehouder genoemd):

- Hoofdrailnet (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat / NS).
- Amstelland-Meerlanden (Vervoerregio / Connexxion). Lijn 255 en R-netlijnen 300, 340, 346, 356.
- Haarlem-IJmond (Provincie Noord-Holland / Connexxion). Lijnen 2, 3, 4, 7, 8, 9, 14, 15, 73, 80, 81, 84 en R-netlijn 385.
- Concessie Zuid-Holland Noord (Provincie Zuid-Holland / Arriva). Lijn 50

### **Datasets en periodieke levering**

De aan te vragen dataset dient te bestaan uit twee periodes (vanwege de ingangsdatum van de concessies):

- 3 september – 9 december 2017. Als de maximale bewaartermijn van 18 maanden van de OV-chipkaart een begindatum van 3 september 2017 niet toelaat, dan ligt de begindatum 18 maanden voor de datum waarop de dataset wordt gegenereerd;
- 10 december 2017 – 8 december 2018.
- Een tweede levering van 9-december 2018 tot en met 8 december 2019

### **Aanlevering bestanden**

Er dienen 3 bestanden te worden opgeleverd: een reizenbestand horend bij deelvraag 1, een overstaplocatiebestand horend bij deelvraag 2 en chipkaartpoortjes-bestand horend bij deelvraag 3 (de bijbehorende velden zijn in bijlagen 1 t/m 3 opgenomen).

### **Minimale aggregatieniveau**

Om de doelstellingen van het informatieverzoek te bereiken en tegelijk elke vorm van herleidbaarheid te voorkomen, vragen we om bij de levering van de aantallen waarnemingen de volgende klassen aan te houden:

- 1 – 50
- 51 – 100
- 101 – 150
- 151 - 200
- 201 – 250
- 251 - 300

Boven 300 waarnemingen vragen wij om het exacte aantal weer te geven.

In het geval de aantallen lager liggen, kunnen de weekdays (dimensie Dagnum) geaggregeerd worden naar een gemiddelde werkdag (maandag t/m vrijdag) en een gemiddelde weekenddag (zaterdag en zondag) van de betreffende maand. In het geval van het chipkaartpoortjes-bestand (bijlage 3) is dit al het opgegeven aggregatieniveau.

Mocht dit nog steeds te lage aantallen opleveren, kan de dimensie tijd geaggregeerd worden naar ochtendspits (tussen 6.30 en 8.59 uur), avondspits (tussen 16.00 en 18.29 uur) en dal (overige uren) in plaats van per uurblok.

## Bijlage 1: Reizen-bestand

**Definitie:** De eenheid van dit informatieproduct is reizen.

*Een reis is een keten van ritten op dezelfde OV-chipkaart of andere drager met maximaal 35 minuten (op basis van check-uit eerste rit en check-in volgende rit) tussen twee opeenvolgende ritten<sup>1</sup>.*

In het reizen-bestand zijn de volgende velden opgenomen:

Naam	Aggregatie	Beschrijving
Jaar	n.v.t.	Jaartal in 4 cijfers (bijv. 2016)
Kwartaal	Jaar	Kwartaal van het jaar (1 <sup>e</sup> kwartaal=1, 2 <sup>e</sup> kwartaal=2 enz.)
Maand	Kwartaal	Maand van het jaar (januari=1, februari=2 enz.)
Dagnum	Weekdag	Dag van de week (1=maandag 2=dinsdag ... 6=zaterdag, 7=zondag) gemiddelde per dagsoort
Totaal_aantal		Totaal aantal reizen in de betreffende periode (dag/maand/jaar) op die dag van de week met dezelfde kenmerken pc5_in etc.
Herkomst (binnen Haarlem)	PC5	5 positie postcode waarin de vertrekhalte/ station van eerste rit van de reis ligt
Bestemming (binnen Haarlem)	PC5	5 positie postcode waarin de aankomsthalte/ station van de laatste rit van de reis ligt
Herkomstrichting (buiten Haarlem)	Windrichting: O, ZW, W, NW, ZO	Windrichting waarin de vertrekhalte/ station van eerste rit van de reis ligt
Bestemmingsrichting (buiten Haarlem)	Windrichting: O, ZW, W, NW, ZO	Windrichting waarin de aankomsthalte/ station van de laatste rit van de reis ligt
Reis_StartTijd	Uurblok	Uurblok tijdens de spits (7-8, 8-9, 9-10, 16-17, 17-18, 18-19) of dal igt werkdagen. Gedurende weekenddagen wel per uurblok

<sup>1</sup> Voor overstapbewegingen op stations naar dezelfde vervoerder is uit- en inchecken niet aan de orde en speelt het 35 minutencriterium geen rol.

Reis_EindTijd	Uurblok	Uurblok tijdens de spits (7-8, 8-9, 9-10, 16-17, 17-18, 18-19) of dal igv werkdagen. Gedurende weekenddagen wel per uurblok
---------------	---------	---

## Bijlage 2: Overstaplocatie-bestand

**Definitie** *Alle ritten in relatie met een locatie zijn per locatie opgenomen en onderscheiden naar instap, overstap en uitstap.*

In het overstaplocatie-bestand zijn de volgende velden opgenomen:

naam	aggregatie	Beschrijving
Jaar	n.v.t.	Jaartal in 4 cijfers (bijv. 2016)
Kwartaal	Jaar	Kwartaal van het jaar (1 <sup>e</sup> kwartaal=1, 2 <sup>e</sup> kwartaal=2 enz.)
Maand	Kwartaal	Maand van het jaar (januari=1, februari=2 enz.)
Locatiennaam	Haarlem of Haarlem Spaarnwoude	Locatiennaam in tekst
Dagnum	Weekdag	Dag van de week (1=maandag 2=dinsdag .. 6=zaterdag, 7=zondag) gemiddelde van dagsoort
Tijd	Uurblok	Uurblok tijdens de spits (7-8, 8-9, 9-10, 16-17, 17-18, 18-19) of dal igv werkdagen. Gedurende weekenddagen wel per uurblok
Overstaptype		Type overstap (22=bus-bus, 21= bus-trein, 11= trein-trein, 20=bus eindpunt, 02 bus beginpunt, 10 trein eindpunt, 01 trein beginpunt) [codering 1=Trein, 2=Bus, 0 = geen trein - bus]
Herkomst	Buslijn of reisrichting trein	Bij buslijn dient het lijnnummer weergegeven te worden. Wanneer Haarlem of Haarlem Spaarnwoude aankomststation is met de trein, dient alleen een van de vijf reisrichtingen aangegeven te worden.
Bestemming	Buslijn of reisrichting trein	Bij buslijn dient het lijnnummer weergegeven te worden. Wanneer Haarlem of Haarlem Spaarnwoude vertrekstation is met de trein, dient alleen een van de vijf reisrichtingen aangegeven te worden.
AantalCO		Aantal uitstappers
Overstap		Aantal overstappers

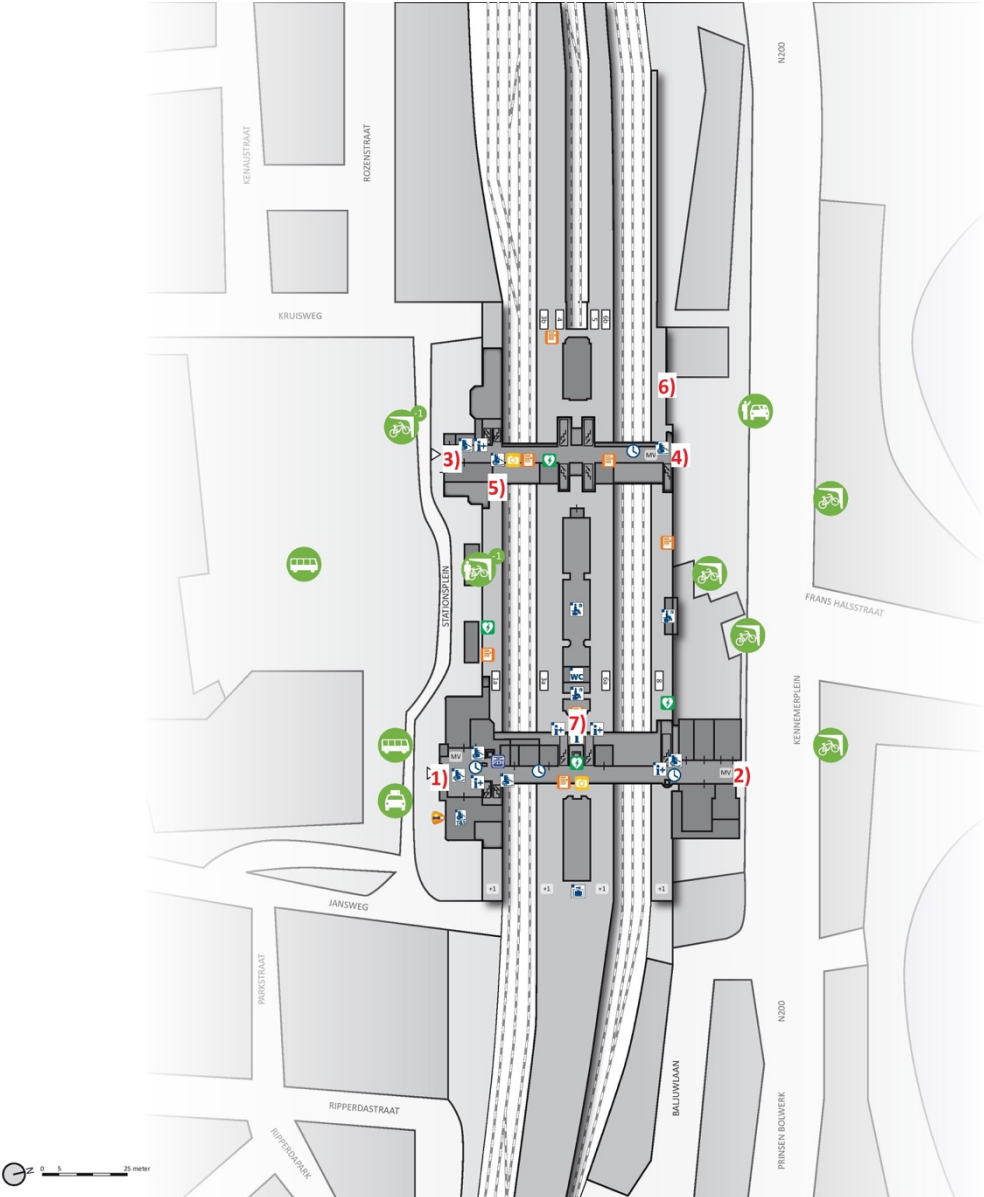
AantalCI		Aantal instappers
Verblijftijd		Gemiddelde verblijftijd overstappers (in minuten)

### Bijlage 3: Chipkaartpoortjes-bestand

In dit bestand zijn de volgende velden opgenomen:

Naam	aggregatie	Beschrijving
Jaar	n.v.t.	Jaartal in 4 cijfers (bijv. 2016)
Kwartaal	Jaar	Kwartaal van het jaar (1 <sup>e</sup> kwartaal=1, 2 <sup>e</sup> kwartaal=2 enz.)
Maand	Kwartaal	Maand van het jaar (januari=1, februari=2 enz.)
Dagnum	Weekdag of weekend	Dag van de week (1=maandag t/m vrijdag 2=zaterdag of zondag) gemiddelde van dagsoort
Tijd	Uurblok	Uurblok tijdens de spits (7-8, 8-9, 9-10, 16-17, 17-18, 18-19) of dal igv werkdagen. Gedurende weekenddagen wel per uurblok
OVCP_IN	In/uitgang: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7	Per ingang het aantal mensen dat het station in gaat (zie kaartje bijlage 4)
OVCP_UIT	In/uitgang: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7	Per uitgang het aantal mensen dat het station uit gaat (zie kaartje bijlage 4)
Totaal_aantal		Totaal aantal reizen in de betreffende periode (uurblok/dag/week/maand/jaar) met dezelfde kenmerken OVCP_IN etc.

# Bijlage 4: In- en uitgangen OV-chipkaartpoortjes station Haarlem



Bewerking op <https://plattegrondstation.nl>