

Indienen informatieverzoek

Organisatie:	Vervoerregio Amsterdam
--------------	------------------------

Algemene omschrijving doel

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

Samenvatting van de doelen

Aan dit informatieverzoek van de Vervoerregio Amsterdam (hierna: Vervoerregio) liggen verschillende doelen ten grondslag. Samengevat gaat het om de volgende doelen:

1. Beschikbaarheid van informatie over het daadwerkelijke reisgedrag binnen, van en naar de Vervoerregio en de directe omgeving, tussen herkomst en bestemming (H/B) van de reizigers. Het gaat daarbij om totale verplaatsingen i.p.v. verplaatsingen per afzonderlijke concessie. Met deze informatie willen we in samenwerking met de vervoerders het regionale OV-netwerk optimaliseren.
2. Een toepassing op korte termijn is het formuleren van vervoerkundige uitgangspunten bij de aanbesteding van de concessie Zaanstreek-Waterland, in de eerste helft van 2019. Het gaat b.v. om afwegingen over directe verbindingen en over belangrijke aansluitingen tussen verbindingen.
3. Op 22 juli 2018 is de Noord/Zuidlijn in gebruik genomen en is ook een groot deel van het overige netwerk in de regio gewijzigd, met als uitgangspunt o.a. onze Lijnennetvisie. Deze wijzigingen zijn gebaseerd op OV-chipkaartdata per afzonderlijke concessie. We willen met de OV-chipkaartdata van de totale H/B-verplaatsingen nagaan in hoeverre onze veronderstellingen over het reisgedrag na 22 juli overeenkomen met het werkelijke reisgedrag vanaf deze datum. Deze kennis gebruiken we bij de optimalisatie van het netwerk zoals genoemd onder (1), en ook voor politieke verantwoording over de effecten van het nieuwe netwerk. Het gaat om verschuivingen binnen het netwerk van bus, tram en metro, maar ook tussen dit netwerk en het Hoofdrailnet. Daarvoor willen wij graag de mogelijkheden benutten die de OV-chipkaart biedt om totale verplaatsingen van reizigers te analyseren, tussen OV-concessies onderling en tussen OV-concessies en de concessie Hoofdrailnet.
Met de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn verwachten we aanzienlijke veranderingen in de overstaprelaties met de trein: waarschijnlijk gaan er meer mensen via station Amsterdam Zuid reizen, zowel vanuit de regio als vanuit elders in Nederland. Ook willen we graag een goed beeld krijgen van eventuele substitutie tussen met name bus en trein als gevolg van het nieuwe lijnennet, b.v. op de relatie Purmerend – Amsterdam. Daarnaast willen wij d.m.v. een groot aantal waarnemingen analyseren welke effecten één of meerdere overstappen extra, of één of meerdere overstappen minder, hebben voor het reisgedrag van reizigers vanuit een bepaald gebied of op een bepaalde relatie. Op 22 juli kregen veel reizigers te maken met een verandering in het aantal overstappen op relaties. We willen kijken of dit invloed heeft op het aantal reizigers en het reisgedrag op deze relaties.
4. We willen graag zo goed mogelijk inzicht in de ontwikkeling van de aantallen (overstappende) reizigers op knooppunten in het netwerk. Deze informatie gebruiken we om deze knooppunten- en overstappunten voor reizigers te verbeteren en investeringen hierin te onderbouwen en te prioriteren. Het gaat b.v. om het creëren van voldoende ruimte op knooppunten en om het faciliteren van loopstromen en wayfinding voor reizigers.
5. De informatie over het reisgedrag gebruiken we om het teruglopende BDU-budget effectiever te kunnen inzetten en negatieve uitwerkingen voor de reizigers zo veel mogelijk te beperken. We willen met beperkte financiële middelen zo veel mogelijk reizigers zo goed mogelijk bedienen. Met de complete H/B-verplaatsingen van reizigers zijn wij beter in staat om de achterliggende afwegingen hiervoor te maken.

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.

Minimaal aggregatieniveau per cel

Om de doelstellingen van ons 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 – 200
- 201 – 300

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

Deze classificatie geeft ons voldoende inzicht om de effecten op kleine, maar vanuit de sociale functie van het OV maatschappelijk wenselijke stromen in beeld te brengen. En om tegelijkertijd de omvang van de grootste stromen en effecten (als gevolg van verandering van de Noord/Zuidlijn) exacter te kunnen bepalen.

Geografische/netwerktechnische indeling op hoofdlijnen

Samengevat omvat het informatieverzoek de volgende elementen:

- Reisgedrag tussen de vier OV-concessies van de Vervoerregio: Amstelland-Meerlanden (Connexxion), Amsterdam (GVB), Waterland (EBS) en Zaanstreek (Connexxion)
- Reisgedrag tussen deze vier OV-concessies en de concessie Hoofdrailnet (NS). Het gaat binnen de Metropoolregio Amsterdam (Vervoerregio + Haarlem-IJmond + Almere en Lelystad + Gooi en Vechtstreek) om reisgedrag tussen alle afzonderlijke stations. Van en naar de Metropoolregio gaat het om een clustering van meerdere stations binnen gebieden/windrichtingen, zodat deze relaties alleen op hoofdlijnen zichtbaar zijn. Deze clustering is weergegeven in bijlage. Voor de stations Leiden Centraal, Den Haag Centraal, Den Haag HS en Rotterdam Centraal wordt wel afzonderlijk informatie over reisgedrag weergegeven, vergelijkbaar met de stations binnen de Metropoolregio Amsterdam. Het doel hiervan is om inzichtelijk te maken welke reisrelaties er zijn tussen deze veel gebruikte stations en lijnen op het bus-/tram-/metronet in de Vervoerregio Amsterdam. O.a. ten behoeve van het onderzoek met NS over de Airportsprinter, wil de Vervoerregio graag zo scherp mogelijk inzicht hebben hoeveel reizigers vanaf deze stations naar Amsterdam Centraal of Zuid (of een ander Amsterdams station of Schiphol) reizen, en daar overstappen op het stedelijk/regionaal OV, en waar zij dan hun eindbestemming hebben. Dit is zowel van belang als onderbouwing voor mogelijke keuzes in lijnvoering, als voor de onderbouwing van transferproblematiek op de Amsterdamse stations/Schiphol (goed en veilig faciliteren van loopstromen tussen trein en overig OV).
- Reisgedrag binnen deze vier afzonderlijke OV-concessies. Voor zover dit nodig is om tot een consistent totaalbeeld te komen met het reisgedrag zoals genoemd in de bovenstaande bullets.
- Reisgedrag binnen de concessie Hoofdrailnet. Het gaat binnen de Metropoolregio Amsterdam (Vervoerregio + Haarlem-IJmond + Almere en Lelystad + Gooi en Vechtstreek) om reisgedrag tussen alle afzonderlijke stations. Van en naar de Metropoolregio gaat het om een clustering van meerdere stations binnen gebieden/windrichtingen, zodat deze relaties alleen op een grofmazig detailniveau zichtbaar zijn. Deze clustering is weergegeven in bijlage. Voor de stations Leiden Centraal, Den Haag Centraal, Den Haag HS en Rotterdam Centraal wordt wel afzonderlijk informatie over reisgedrag weergegeven, vergelijkbaar met de stations binnen de Metropoolregio Amsterdam.

Verdere geografische detaillering van de gevraagde informatie over het reisgedrag is opgenomen in bijlage. Het gewenste detailniveau verschilt per onderdeel en is maximaal postcode 5 (PC5). We zorgen ervoor dat de geografische detaillering en clustering voor alle onderdelen van het informatieverzoek consistent en vergelijkbaar is. De begrenzing van PC5-gebieden fungeert daarbij als basiselement. In sommige gebieden, zoals het centrum van Amsterdam, vragen we de informatie op dit detailniveau. In andere gebieden passen we een grovere clustering toe van meerdere PC5-

gebieden tot PC4, of tot een alternatieve clustering die is gericht op de relaties met een belangrijke halte of knooppunt. Indien gewenst kan de Vervoerregio zorgen voor ondersteunend kaartmateriaal.

Indeling van het informatieverzoek in dimensies/categorieën

Wij hebben ons informatieverzoek ingedeeld in zeven dimensies/categorieën. Deze zijn verder uitgewerkt in bijlage (excel-bestand), met voor elke dimensie/categorie een apart tabblad.

Dimensie/categorie	Korte beschrijving
H/B Bus Tram Metro (BTM), dimensie 'tijd'	Aantal BTM-reizigers per H/B naar verschillende tijdseenheden: maand-, dag- en uurgemiddelden
H/B BTM dimensie 'overstaplocatie'	Overstappen binnen BTM netwerk: per H/B de overstaplocaties in beeld en per overstaplocatie de H/B in beeld
H/B BTM relatie Trein, concessieoverschrijdend	H/B van treinoverstappers op het BTM-netwerk en vice versa. Trein H/B naar (geclusterde) stations. Bestemmingen BTM-netwerk gelijk aan vorige twee dimensies
Trein versus BTM binnen concessiegebied	Aantallen BTM/treinreizigers tussen treinstations in het concessiegebied (en zodat totalen optellen tot de totalen van tabblad 3, ook met windrichtingen)
Reistijd en overstappers (BTM&NS-PC4): binnen MRA	Aantallen reizigers, reizigerskilometers en reistijd naar drie groepen: totaal, zonder overstap, met overstap in gebied VRA. Voor overstappers ook informatie over overstaptijd en aantal betalingen opstaptarieven. Op PC-4 niveau.
Overstappers op lijnniveau: onderscheid naar overstaptijden (BTM-BTM en trein-BTM)	Per overstaplocatie de overstappers BTM-lijn/BTM-lijn en trein/BTM-lijn in categorieën 'overstaptijden' en 'asymmetrische overstappen'
Overstappers dimensie BTM-lijn per halte dimensie tijd (BTM-BTM en trein-BTM)	Per overstaplocatie de overstap lijn/lijn en trein/lijn naar maand/dag/uur

Indeling in perioden en daarbinnen tijdblokken; Leveringsfrequentie

Het informatieverzoek heeft betrekking op de volgende perioden:

- 22 juli 2017 - 21 juli 2018. Deze informatie is vooral gericht op een goede analyse van verandering in het reisgedrag na de ingebruikname van de Noord/Zuidlijn en de overige wijzigingen in het netwerk. Als de maximale bewaartermijn van de OV-chipkaartdata een begindatum van 22 juli 2017 niet toelaat, dan ligt de begindatum op de langst geleden dag waarover nog wel OV-chipkaartdata beschikbaar zijn.
- 22 juli 2018 – 21 juli 2019. Deze informatie is gericht op alle genoemde doelen.
- Ons verzoek is om deze informatie aan te leveren per kwartaal (met als kwartaalindeling 22 juli – 30 september, oktober – december, januari – maart, 1 april – 21 juli).

Voor de informatie kiezen we afhankelijk van de dimensie/categorie verschillende tijdblokken. Deze keuze hangt o.a. samen met de verwachte hoeveelheid waarnemingen per cel. De precieze indeling in tijdblokken is te vinden in bijlage.

Gewenste vorm van de resultaten

Het op te leveren resultaat bestaat uit:

- Geaggregeerde samengestelde HB-matrices, die zijn gebaseerd op de onderzoeksdimensies/categorieën uit de bovenstaande tabel, en niet herleidbaar zijn naar personen. Deze matrices moeten compatible zijn met Microsoft Excel. Wij willen met de data

visualisaties (laten) maken. Visualisatiemogelijkheden op basis van de data zijn daarom een belangrijk uitgangspunt;

- Een database met de resultaten, die de Vervoerregio kan gebruiken voor toepassingen zoals de visualisaties. Dit ook met het oog op de gewenste periodieke levering van de informatie in de toekomst;

Onderbouwing benodigde onderzoeksbestand(en)

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

De onderbouwing van het doel per onderzoeksbestand zijn opgenomen bijlage.

Delen van onderzoeksbestanden

Met wie worden de onderzoeksbestanden en/of resultaten gedeeld?

De onderzoeksbestanden worden geleverd aan de Vervoerregio, als concessieverlener voor de vier concessies in haar gebied. Het gaat hierbij om geanonimiseerde informatie, zoals beschreven bij 'Gewenste vorm van de resultaten'.

Als zich een casus aandient waarbij een andere partij dan de Vervoerregio interesse heeft om de informatie in te zien of te gebruiken, dan is altijd schriftelijke toestemming van de vervoerders nodig.

Omdat de gegevens alleen binnen de Vervoerregio worden gebruikt en zonder schriftelijke toestemming van de vervoerders niet met derden worden gedeeld, is er geen sprake van verstoring van de mededinging en van het verspreiden van bedrijfsvertrouwelijke informatie. Ook is de kans op verkeerd gebruik minimaal. In de aanvraag hebben we verder zoveel mogelijk rekening gehouden met privacywetgeving door niet te vragen naar kaartsoorten, zorgvuldig de geografische aggregaties te kiezen en geen precieze aantallen reizigers te vragen in het geval het om aantallen kleiner dan 300 reizigers gaat. Daardoor zijn reizigers nooit individueel te identificeren.