

# Indienen informatieverzoek

## Algemene omschrijving doel

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

In het gebied tussen Nieuw-Vennep en Amsterdam vinden in komende jaren veel ruimtelijke ontwikkeling plaats. Zo is er een woningbouwopgave van circa 20.000 woningen, waarvan een groot deel in en om Hoofddorp, en een groei van de werkgelegenheid van circa 20.000 banen. Groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen betekent ook groei van het aantal verkeersbewegingen in de regio.

Een goed functionerend OV systeem is noodzakelijk om alle verkeersbewegingen goed te faciliteren. Het huidige OV systeem is echter al zwaar belast en kent diverse knelpunten. Daarbij is het zo dat reizigersstromen rondom station Hoofddorp zowel in ochtend als avondspits in twee richtingen plaatsvinden en de in- en uitgaande pendel groot is. De trappen kunnen de reizigerstromen niet meer aan. Verder zijn er bereikbaarheidsproblemen in de gebieden rondom Schiphol, zoals Schiphol-Rijk en Schiphol-Oude Meer. En er zijn veiligheidsissues op de perrons en busstations van station Schiphol Airport en Schiphol Plaza, door het grote aantal reizigers dat deze stations dagelijks aan doet.

De groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen zorgt bij ongewijzigd beleid voor een toename van de knelpunten. Daarmee komt de bereikbaarheid, veiligheid en de economische vitaliteit van de regio (verder) onder druk te staan. Optimalisatie van het OV systeem is noodzakelijk.

Er zijn mogelijkheden om de reizigersstromen in het gebied te optimaliseren, door kritisch te kijken naar het huidige (parallele) aanbod van bus, tram/metro en trein. Het netwerk wordt nu niet optimaal benut, bijvoorbeeld omdat (te)veel overstapmogelijkheden zorgen voor extra belasting op stations door reizigers die niet op die stations hoeven te zijn. Wanneer optimalisatie van het OV aanbod ervoor zorgt dat reizigers bijvoorbeeld minder vaak hoeven over te stappen op Schiphol, dan wordt Schiphol ontlast, en worden de veiligheidsissues teruggedrongen.

Doel van het informatieverzoek is het verkrijgen van inzicht in de daadwerkelijke reizigersstromen in de regio Haarlemmermeer. Daarmee wil de gemeente Haarlemmermeer samen met relevante bevoegde partijen het OV netwerk verbeteren, rekening houdend met het toenemende aantal inwoners en arbeidsplaatsen. Daarmee wil de gemeente de bereikbaarheid, veiligheid en economische vitaliteit van de regio verbeteren.

Het R-net netwerk in Haarlemmermeer is een hoogwaardig vervoersysteem waarbij er op knooppunten wordt gefeederd. Dit betekent dat een groot deel van de reizigers via de knooppunten reist. De reizigersstromen in de regio Haarlemmermeer gaan voor een groot

deel van/naar/via zeven grote knooppunten. Dit zijn daarmee ook de aanknopingspunten om de reizigersstromen in het gebied te optimaliseren. De zeven knooppunten zijn:

- Station Hoofddorp (trein en bus);
- Hoofddorp, Spaarne Gasthuis (bus);
- Hoofddorp Centrum (bus);
- Station Schiphol Airport (trein en bus);
- Schiphol-Rijk, van halte Beechavenue t/m halte Capronilaan (bus);
- Station Nieuw Vennep (trein en bus);
- Getsewoud, van halte Getsewoud Zuid P+R t/m halte Getsewoud Noord (bus);

Overige belangrijke knooppunten/overstaplocaties (net buiten de regio):

- Station Zuid (trein, bus, metro/tram).
- Station Bijlmer Arena (trein, bus, metro/tram).
- Station Lelylaan (trein, bus, metro/tram).

### 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.*

We hebben inzicht nodig in de gehele reis van reizigers die herkomst en/of bestemming en/of overstap hebben op een van de zeven knooppunten. Met deze informatie kunnen wij de onderzoeksvragen beantwoorden.

Het is noodzakelijk om voor deze aanvraag overstappen tussen vervoerders in kaart te brengen. Hiervoor is de Informatiehuishouding dus noodzakelijk. Er zijn geen alternatieve bronnen die het benodigde kwaliteitsniveau van het interoperabele reisbeeld bevatten en minder inwerking hebben op persoonsgegevens. Alternatieve, zoals enquêtes of individuele bestanden van de vervoerders leveren niet de informatie die minimaal nodig is om het omschreven doel te bereiken. Bij het beantwoorden van de vragen maken we enkel gebruik van OV chipkaartgegevens. Daarbij zal rekening gehouden worden met het feit dat de chipkaartgegevens niet een volledig beeld geven, zo ontbreken bijvoorbeeld andere vervoerbewijzen dan de OV-chipkaart (bij reizen van/naar Schiphol is dit een relatief groot aandeel van het totaal). Daarbij zijn we ons bewust van het feit dat overstap van trein op trein (aan de orde bij onderzoeksvraag B) niet te achterhalen is in de OV chipkaart gegevens van Translink, omdat bij het overstappen niet uitgecheckt en dan weer ingecheckt wordt op een station. Wij verkennen met NS of we hier een pragmatische oplossing voor kunnen vinden.

### **Onderzoeksvragen**

We brengen de reizigersstromen in beeld, door antwoord te geven op de volgende onderzoeksvragen:

- A. Wat zijn de herkomst en bestemmingsrelaties van reizen van en/of naar de zeven knooppunten, op welke van deze knooppunten en drie overstaplocaties\* stappen de reizigers over tijdens hun reis, en wat is het type overstap?
- B. Wat zijn de herkomst en bestemmingsrelaties van reizen via de zeven knooppunten, op welke van deze knooppunten en drie overstaplocaties\* stappen de reizigers *nog* meer over tijdens hun reis, en wat is het type overstap?

Het gaat dus om alle reizen met het OV (bus, tram/metro en trein) die *minimaal* van/naar/via één van de zeven knooppunten gaan. Het gaat om de gehele reis, dus inclusief alle overstappen en wat voor type overstap het betreft.

\* We willen van deze reizen ook de overstappen op station Zuid, station Bijlmer Arena en station Lelylaan inzichtelijk hebben. Uit eigen analyse van de gemeente blijkt dat deze stations belangrijke overstaplocaties zijn in het netwerk.

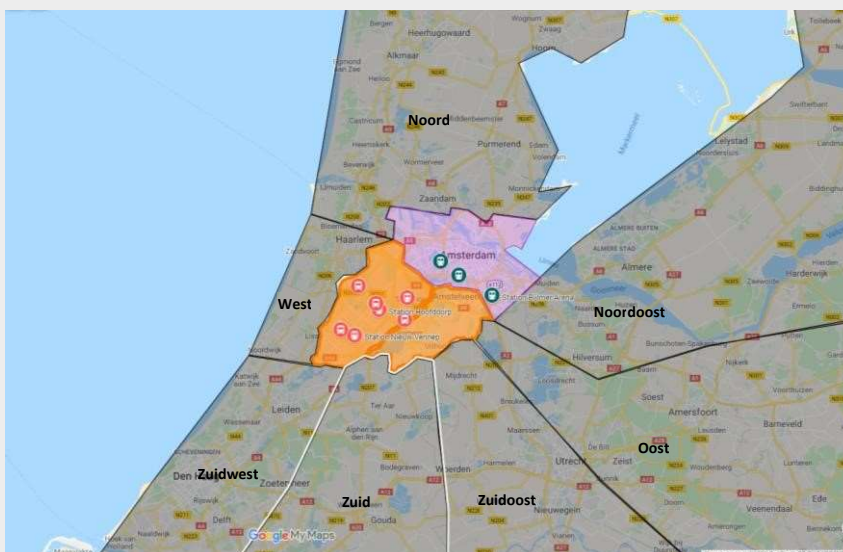
Een overstap duurt maximaal 35 minuten.

We vragen een separaat bestand per knooppunt met de betreffende reizen die van / naar / via het knooppunt gaan.

Geaggregeerde statistische gegevens Om de reizigersstromen goed in beeld te brengen, is gedetailleerd inzicht nodig in de herkomsten/ bestemmingen/ overstappen in het onderzoeksgebied. Hoe verder van het onderzoeksgebied, hoe minder gedetailleerd dit inzicht nodig is. Daarom aggregeren we zoveel mogelijk naar grotere gebieden/windrichtingen. We onderscheiden drie aggregatieniveaus:

1. **Onderzoeksgebied: concessie Amstelland-Meerlanden (oranje);**
2. **Invloedsgebied: Amsterdam (paars);**
3. **Buitengebied (zwart).**

De gebieden zijn grafisch weergegeven op onderstaande kaart.



Herkomst/bestemming/overstaplocatie(s) liggen in:

## **1. Onderzoeksgebied: concessie Amstelland-Meerlanden (oranje):**

Het concessiegebied is een logische afbakening, omdat de lijnen van deze concessie minimaal een van de zeven knooppunten aan doen en gemeente Haarlemmermeer hier belanghebbende is.

- Herkomst/bestemming:
  - Gedefinieerde zeven knooppunten
  - Overig: aggregatie herkomst/bestemming op postcode-4 niveau. Keypoint (producent) voert een handmatige check uit of het logisch geografisch afgebakende gebieden zijn. Indien dit niet het geval blijkt te zijn, kunnen we in overleg tussen Databeheerder en Informatieaanvrager besluiten om eigen indeling te hanteren dan wel te aggregeren naar postcode-3 niveau.
- Overstaplocaties: vragen we alleen van de genoemde zeven knooppunten. Dit toont de belangrijkste stromen in het gebied. Meer detailniveau is niet nodig.

## **2. Invloedsgebied: Amsterdam (paars):**

De belangrijkste relaties in de regio Haarlemmermeer zijn tussen Haarlemmermeer en Amsterdam. Daarom onderscheiden we Amsterdam als invloedsgebied. We vragen hier niet het gedetailleerde detailniveau zoals in het onderzoeksgebied, maar wel gedetailleerder dan in het buitengebied. We vragen de reistransacties van reizigers die herkomst en/of bestemming en/of overstap hebben op een van de zeven knooppunten in het studiegebied hebben. De herkomst/bestemming/overstaplocatie(s) in het invloedsgebied worden daarbij als volgt geaggregeerd:

- Herkomst/bestemming:
  - Gedefinieerde drie stations: station Bijlmer Arena, station Amsterdam Zuid en station Lelylaan
  - Overig: aggregatie herkomst/bestemming op postcode-3 niveau.
- Overstaplocaties: vragen we alleen van drie stations: station Bijlmer Arena, station Amsterdam Zuid en station Lelylaan. Dit toont de belangrijkste stromen in het gebied. Meer detailniveau is niet nodig.

## **3. Buitengebied (zwart):**

De exacte herkomst/bestemming is niet relevant. Wel de windrichting. Op basis van de NS lijnen zijn deze geformuleerd. We kijken bij welk NS station een reiziger incheckt/dan wel uitcheckt. Voor- en natransport vanaf dit NS station is niet relevant voor het onderzoek. Indien een reiziger geen gebruik maakt van de trein, en alleen met bus/tram/metro reist, willen we ook kunnen bepalen uit welke richting iemand komt. Om deze reden vragen wij ook de OV-chipgegevens van de concessiegebieden die gelegen zijn rondom Amstelland – Meerlanden. We vragen de reistransacties van reizigers die herkomst en/of bestemming en/of overstap hebben op een van de zeven knooppunten in het studiegebied hebben. De herkomst/bestemming/overstaplocatie(s) in het buitengebied worden daarbij als volgt geaggregeerd:

- Aggregatie op basis van de volgende windrichtingen:
  - Noord;
  - Noordoost;
  - Oost;
  - Zuidoost;
  - Zuid;
  - Zuidwest;
  - West.

### Concessies

Op basis van bovenstaande informatie betekent het dat de onderzoeksbestanden samengesteld gaan worden op basis van de volgende concessiegebieden om onze onderzoeksvragen te beantwoorden:

- Hoofdrailnet (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat / NS)
- Gouda – Alphen aan den Rijn (Provincie Zuid-Holland / NS)
- Amstelland – Meerlanden (Vervoerregio / Connexion)
- Stadsvervoer Amsterdam (Vervoerregio / GVB)
- Zuid-Holland Noord (Provincie Zuid-Holland / Arriva)
- Haarlem-IJmond (Provincie Noord-Holland / Connexion)
- Provincie Utrecht (Provincie Utrecht / Syntus)

### Datasets en periode van levering

Voor een representatief onderzoek worden de onderzoeksbestanden samengesteld op basis van de maand november 2019, want:

- Dit is data van meest recente representatieve maand.
- Deze maand ligt ver genoeg af van de startdatum van de Noord-Zuidlijn. Reizigers zijn inmiddels gewend aan de Noord/Zuid lijn, dus de reisgegevens geven inmiddels een betrouwbaar beeld.

Van deze maand sluiten we de volgende data uit:

- Vrijdag 1 t/m zondag 3 november 2019, in verband met grootschalige werkzaamheden bij Amsterdam Zuid in dat weekend en de daarmee gepaard gaande treinvrije perioden.
- Vrijdag 29 t/m zaterdag 30 november 2019, in verband met grootschalige werkzaamheden bij Leiden, waardoor het treinverkeer tussen o.a. Leiden en Schiphol niet rijdt.

Van deze maand vragen we de data op van de gemiddelde werkdag, de gemiddelde zaterdag en de gemiddelde zondag. Op deze manier krijgen we goed inzicht hoe de reizigerstromen door het onderzoekgebied lopen op de verschillende dagtypen.

Daarbij is een uitsplitsing in tijdsblokken noodzakelijk om het verschil tussen de spitsperioden en de dalperioden in kaart te kunnen brengen. De reizigersstromen (richting en aantal) zullen namelijk wisselend zijn per tijdsblok. We onderscheiden de volgende tijdsblokken:

- Gemiddelde werkdag
  - 04.00 – 06.00 (nacht)
  - 06.00 – 10.00 ochtendspits)
  - 10.00 – 15.30 (dal – overdag)
  - 15.30 – 19.30 (avondspits)
  - 19.30 – 04.00 (dal – avond)
  
- Gemiddelde zaterdag
  - 04.00 – 06.00 (nacht\_1)
  - 06.00 – 12.00 (ochtend)
  - 12.00 – 18.00 (middag)
  - 18.00 – 00.00 (avond)
  
- Gemiddelde zondag
  - 00.00 – 06.00 (nacht\_2)
  - 06.00 – 12.00 (ochtend)
  - 12.00 – 18.00 (middag)
  - 18.00 – 04.00 (avond)

Indien een reis in twee tijdsblokken valt (in- en uitcheck in een ander tijdsblok) is het incheckmoment leidend.

#### Type modaliteit (overstap)

Per reis willen we de ritten uitgesplitst hebben wanneer er een overstap plaatsvindt op 1 van de 10 knooppunten/overstaplocaties (zie voorbeeldbestand). Waarbij is aangegeven met welke vervoermiddel is gereisd per rit. We onderscheiden:

- bus
- tram/metro
- trein

Op deze manier hebben we inzicht welk type overstap er is gemaakt.

We onderscheiden:

- bus-bus
- bus-trein
- trein-trein\*
- trein-bus
- bus – metro/tram
- metro/tram – bus
- trein – metro/tram
- metro/tram– trein

- metro/tram– metro/tram\*

\* Waarbij overstap van trein – trein niet te achterhalen is uit de data van Translink (geen CICO). Zie eerdere opmerking hierover. Idem voor de overstap metro-metro (geen CICO).

### Aantallen

Het aantal reizen, in klassen:

- 10-50
- 51-100
- 101-150 • 151-200 • 201-250
- 251-300
- indien >300, exacte aantallen.

De klasse van aantal reizen 0 t/m 9 wordt niet meegenomen in het onderzoek en wordt niet geleverd.

### Onderbouwing benodigde onderzoeksbestand(en)

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

Er dienen zeven onderzoeksbestanden aangeleverd te worden (één per knooppunt), met daarin opgenomen het gemiddeld aantal reizen, per dagtype en per tijdsblok. De reizen via de drie Amsterdamse stations (Zuid, Bijlmer en Lelylaan) worden verwerkt in deze zeven onderzoeksbestanden. We krijgen hierdoor het benodigde inzicht in het onderscheid tussen reizen van/naar en via de zeven knooppunten. We zijn ons bewust dat de onderzoeksbestanden niet bij elkaar opgeteld mogen worden, omdat een reis in meerdere onderzoeksbestanden voor kan komen.

### Delen van onderzoeksbestanden

Met wie worden de onderzoeksbestanden en/of resultaten gedeeld?

De onderzoeksbestanden worden gedeeld met:

- Gemeente Haarlemmermeer; te weten de 5 beleidsadviseurs van het team Verkeer en Vervoer op de beleidsterreinen van openbaar vervoer, bereikbaarheid, verkeersmodellen, monitoring en effectmeting.
- Keypoint Consultancy in opdracht van gemeente Haarlemmermeer. Keypoint voert de data analyse uit. Keypoint wordt opgenomen als de producent.

De resultaten (dus niet de onderzoeksbestanden zelf) worden gedeeld met:

- Gemeente Haarlemmermeer; de resultaten worden binnen het cluster Ruimte, Economie en Duurzaamheid (waartoe het team Verkeer en Vervoer behoort) gedeeld met de beleidsadviseurs die verantwoordelijk zijn voor de ruimtelijke-, vervoerkundige- en economische advisering aan het bestuur. Tevens dienen de resultaten voor de beleidsafstemming met de directe actoren Vervoerregio, NS en ProRail.
- Keypoint Consultancy, levert de resultaten aan de gemeente en verwijdt deze na analyse en levering aan de gemeente.

Bestand: Alle reizen met OV (bus en trein) die *minimaal* van / naar /via 1 van de 7 knooppunten gaan.

| Reis         |                                   |        |  |  |   | Rit   |   |  |   |  |  |   |
|--------------|-----------------------------------|--------|--|--|---|---|---|--|---|--|--|---|
| Naam         | Jaar                              | Maand  | Dag  | Moment   | Reis #  | Herkomst (reis)   | Bestemming (reis)   | Rit #  | Herkomst (rit)  | Bestemming (rit)   | Modaliteit   | Aantal  |
| Aggregatie   | nvt                               | nvt    | Gemiddelde werkdag, zaterdag en zondag                         | Tijdsblokken   | nvt   | 3 aggregatieniveaus   | 3 aggregatieniveaus   | nvt  | 3 aggregatieniveaus   | 3 aggregatieniveaus  | Type vervoermiddel   | Aantallen in klassen:<br>10-50<br>51-100<br>101-150<br>151-200<br>201-250 251-300<br>indien >300, exacte aantallen. |
| Beschrijving | Jaartal in 4 cijfers (bijv. 2019) | nov-19 | Gemiddelde werkdag<br>Gemiddelde zaterdag<br>Gemiddelde zondag | Gemiddelde werkdag<br>o 4.00 – 06.00 (nacht)<br>o 06.00 – 10.00 (ochtendspits)<br>o 10.00 – 15.30 (dal-overdag)<br>o 15.30 – 19.30 (avondspits)<br>o 19.30 – 04.00 (dal – avond)<br><br>Gemiddelde zaterdag<br>o 04.00 – 06.00 (nacht_1)<br>o 06.00 – 12.00 (ochtend)<br>o 12.00 – 18.00 (middag)<br>o 18.00 – 00.00 (avond)<br><br>Gemiddelde zondag<br>o 00.00 – 06.00 (nacht_2)<br>o 06.00 – 12.00 (ochtend)<br>o 12.00 – 18.00 (middag)<br>o 18.00 – 04.00 (avond) | Uniek id voor elke herkomstbestemmings relatie op reinsniveau | I. a. Knooppunt onderzoeksgebied (7),<br>b. Postcode4,<br>II. Postcode3,<br>III. Windrichting   | I. a. Knooppunt onderzoeksgebied (7),<br>b. Postcode4,<br>II. Postcode3,<br>III. Windrichting | id met volgnummer van de rit binnen een reis | I. a. Knooppunt onderzoeksgebied (7),<br>b. Overstaplocatie A'dam Zuid, A'dam Bijlmer Arena, A'dam Lelylaan (3),<br>c. Postcode4,<br>II. Postcode3,<br>III. Windrichting  | I. a. Knooppunt onderzoeksgebied (7),<br>b. Overstaplocatie A'dam Zuid, A'dam Bijlmer Arena, A'dam Lelylaan (3),<br>c. Postcode4,<br>II. Postcode3,<br>III. Windrichting | - Bus<br>- Trein<br>- Metro/Tram   | Aantal reizen voor de rit   |
| Opmerkingen  |                                   |        | Filteren dagen met storing                                     |  |   | a. Knooppunten onderzoeksgebied:<br>- Station Hoofddorp<br>- Hoofddorp Spaarne Gasthuis<br>- Hoofddorp Centrum<br>- Station Schiphol Airport<br>- Schiphol-Rijk, van halte Beechavenue t/m halte Capronilaan<br>- Station Nieuw Vennep<br>- Getsewoud, van halte Getsewoud Zuid P+R t/m halte Getsewoud Noord |   |  | Een reis kan uit meerdere ritten bestaan. Indien een reis uit meerdere ritten bestaat zijn we geïnteresseerd in de overstappen op de 7 knooppunten en 3 overstaplocaties. Overige overstappen hoeven niet opgenomen te worden, hier volstaat alleen de Herkomst (reis) en Bestemming (reis) |  | kleinste klasse begint bij 10, niet bij 1. We focussen ons namelijk op de grote stromen.<br><br>We willen de minimum en maximumwaarden in aparte kolommen. |   |