

Niels van Oort: het gaat erom de juiste verbanden te leggen

Datastromen komen steeds meer samen en **fuseren**

Niels van Oort (39) is een echte ov-man die onderzoek en praktijk graag combineert. In zijn professionele leven is dat ook terug te zien: hij werkt voor zowel Goudappel Coffeng als de TU Delft. Sinds oktober is hij in Delft druk als kwartiermaker voor het nieuwe Smart Public Transport Lab, een vakgroep binnen de universiteit die openbaar vervoer weer op de kaart moet zetten.

VINCENT WEVER

Van Oort raakt niet uitgepraat over het openbaar vervoer. Als jongetje was hij al gek van treinen en wilde hij machinist worden. Die ambitie ging niet door, 'maar niemand van mijn kleuterklas zal verbaasd zijn dat ik in het ov terecht ben gekomen', aldus Van Oort.

2018 staat bij Van Oort in het teken van het Smart Public Transport Lab. 'Deze nieuwe vakgroep is anders dan traditionele vakgroepen. Niet meer de klassieke verhouding met hoogleraren, assistenten en onderzoekers, maar een kleine staf met een lossere verhou-

'De monitoring van de Noord/Zuidlijn is één groot living lab voor ons'

ding van mensen. Het gaat ons vooral om verbindingen leggen.' Het Smart Public Transport Lab is weliswaar onderdeel van de faculteit Civiele Techniek, maar heeft de ambitie om expertises van elders te halen, van binnen en buiten de universiteit. 'Dat doe ik nu eigenlijk al en ik vind het alleen

maar leuk om dat meer uit te bouwen', aldus Van Oort.

Living Lab Amsterdam

Een van de projecten waar de groep zich als onderdeel van een consortium mee gaat bezighouden, is de monitoring van de Noord/Zuidlijn in Amsterdam. De metrolijn gaat na ruim 15 jaar bouwen open op 22 juli 2018. Met de start van de Noord/Zuidlijn gooit Amsterdam bovendien haar ov-net en dat van de omliggende regio volledig op de schop. Veel buslijnen die bijvoorbeeld nu nog naar het Centraal Station rijden, zullen voortaan eindigen op de eindstations Noord en Zuid van de nieuwe metrolijn. 'Wat gaat dat met het reisgedrag van mensen doen? Gaan mensen meer fietsen, omdat ze geen zin hebben in overstappen? Of lok je meer automobilisten het ov in, omdat ze niet in een bus, maar wel in een metro willen? Deze hele situatie is één groot living lab voor ons', schetst Van Oort.

Multimodale onderzoeken

Van Oort wil dus verder kijken dan alleen het ov en ziet daarin ook een belangrijke trend: onderzoek naar reisgedrag wordt steeds multimodaler. Het ov kent nu de OV-Klantenbarometer, de Fietsersbond heeft de Fietstel-

Niels van Oort, kwartiermaker Smart Public Transport Lab bij de TU Delft en adviseur bij Goudappel Coffeng



week en autostromen worden bijgehouden door partijen als TomTom. De eerste vervlechting vindt plaats bij ov en fiets, denkt Van Oort. Hij deed en begeleidde al de nodige onderzoeken naar de potentie van de com-

Ingang naar de metro bij Amsterdam Centraal



binatie fiets en ov. 'In de hele fietswereld zit sowieso veel energie, merk ik. En naast het aloude activisme zie ik ook steeds meer wetenschappelijke objectiviteit.' In de multimodale onderzoeksopzetten moet Mobility as a Service eigenlijk nog een plek krijgen. 'Maar ja, vraag aan tien mensen wat MaaS is en je krijgt twaalf verschillende antwoorden. Als MaaS is dat iedereen straks in een zelfrijdende auto stapt, schieten we daar weinig mee op.'

Datafusie

De laatste jaren spelen data een steeds grotere rol in de ontwikkeling van het ov. Van Oort: 'We hebben hier dan ook een situatie waar de rest van de wereld jaloers naar kijkt. We hebben één landelijke chipkaart waarmee iedereen in- en uitcheckt. Dat levert een schat aan informatie op.' Daarbij komt dat enorm veel andere data vrij toegankelijk is,

waardoor datasets met elkaar te combineren zijn; de zogenaamde datafusie. De mogelijkheden zijn eindeloos, maar het gaat erom dat je de juiste verbanden weet te leggen.

'Datafusie staat nog in de kinderschoenen. We zijn nog jaren bezig om dat goed in de vingers te krijgen'

'Datafusie staat echt nog in de kinderschoenen. We zijn nog jaren bezig om dat goed in de vingers te krijgen', aldus Van Oort. Maar het gebeurt al wel. Zo combineerde een student van Van Oort gsm-data met anonieme

data van de OV-chipkaart. Door zowel in Amsterdam als in Rotterdam aan de hand van gsm-signalen te kijken hoe mensen zich verplaatsten en de data van de OV-chipkaart daaroverheen te leggen, ontstond voor het eerst een gedetailleerd beeld van de functie en potentie van het openbaar vervoer. 'Dat was wel een enorm gepuzzel, want beide datasets lijken totaal niet op elkaar', legt Van Oort uit. Maar het lukte. En de Rotterdamse vervoerder RET paste zelfs de dienstregeling aan naar aanleiding van de resultaten.'

De komende tijd zullen we steeds beter worden om aan de hand van data reizigersstromen te voorspellen, ook voor multimodale reizen. 'Dat wordt geen big bang', zegt Van Oort, 'maar stapje voor stapje komen we er wel, net als we nu met het ontsluiten van data hebben gedaan. Dat is een proces van jaren geweest.'