

## GOVI-data kunnen 100 miljoen besparen op ov

Het geld rijdt op straat en ligt voor het oprapen. Actuele data van GOVI kunnen helpen 50 tot 100 miljoen euro per jaar te besparen op openbaar vervoer en het tegelijk verleidelijker te maken voor de reiziger, beweert adviseur en assistent professor Niels van Oort.

Van Oort geldt als dé deskundige op het gebied van de drie-eenheid betrouwbaarheid, doorstroming en exploitatiekosten. "Om de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer te verbeteren, moet je rij- en halteertijden analyseren. Bij m'n vorige werkgever HTM gebruiken we eigen data van bus en tram. GOVI had ik toen nog niet op m'n netvlies staan: dat was alleen reisinformatie. Van actuele reisinformatie worden reizigers blij, want dan weet je hoe lang je moet wachten. Het creëert innerlijke rust, geeft ruimte en maakt het

### GOVI levert een enorme bijvangst aan managementdata op

wachten draaglijk."

"GOVI ontdekte ik pas tijdens een klus voor het Bestuur Regio Utrecht. De actuele reisinformatie van GOVI levert een enorme bijvangst aan managementdata op. Bussen, trams en metro's vertellen ons – onder het mom van reisinformatie – structureel wat ze doen bij welke halte. Ritjes, wachten, rijden: tot op de tweede nauwkeurig. Als je de actuele aankomst en vertrekijden vergelijkt met de geplande dienstregeling, dan kun je de werkelijke rij- en halteertijden herleiden. En als je de afstand tussen de haltes weet zelfs de snelheid van de voertuigen. Dat is gouden informatie. En het handige van GOVI is dat je niet met een USB-stek naar de vervoerder hoeft te stappen om data te vragen, maar dat die data gewoon zonder gedoe beschikbaar zijn."

### GOVI-tool

"Met en voor Utrecht hebben we een simpele tool gebouwd die alle data van GOVI binnenhaalt en vertaalt in inzichten over de dienstuitvoering ten opzichte van de dienstregeling. Want als je niet weet wat je gisteren hebt gedaan, is voorspellen wat je morgen gaat doen zinloos. Door te kijken naar het verleden oefen je dus inleed uit op de toekomst. Vroeger ging je met veel studenten op straat meten waar de knelpunten zaten. Nu kun je achter je bureau GOVI-data analyseren. We proberen de globale trends eruit te vissen. We kijken dus niet naar alle data, maar naar 70 procent. Extreme gevallen als Koningsdag nemen we niet mee."



Niels van Oort

"De computer kijkt mee, zodat je snel knelpunten kunt aanwijzen. Die ga je op straat bekijken. Want het doel is niet knelpunten vaststellen, maar knelpunten oplossen."

GOVI-data helpen niet alleen die knelpunten op te sporen, maar ook om de ernst ervan in kaart te brengen. Openbaar vervoer gaat vaak over kosten: een busbaan of prioriteit bij een verkeerslicht. De financiële en maatschappelijke baten van vlottere doorstroming tellen vaak niet mee in die sommen. Met de GOVI-tool kun je een betere business case bouwen. Omdat GOVI overall hetzelfde werkt, kunnen alle ov-autoriteiten die tool gebruiken. Hij is al toegepast in Amsterdam, Groningen-Drenthe en Velsen. Wij spreken geen vervoerders aan als ze het slechter doen, maar proberen samen met hen het product verbeteren. Het rendeert om tijd, geld en energie in zo'n onderzoek van GOVI-data te steken: je verdient het ruimschoots terug."

"Als voertuigen bijvoorbeeld regelmatig te vroeg vertrekken, is dat een indicatie van een te ruime rijtijd," illustreert Van Oort. "Aanpassing van de dienstregeling kan de betrouwbaarheid voor de reizigers dan ten goede komen: nooit meer je bus missen terwijl je zelf op tijd bij de halte bent. Daarnaast heb je met een iets krappere dienstregeling minder dienstregelsaunen nodig: betere kwaliteit voor minder geld dus."

### Tweesnjend zwaard

"Openbaar vervoer is seconden-business, net zoals het in de supermarkt draait om eurocenten. Een paar seconden hier en een paar

seconden daar tellen op tot een paar minuten over een hele lijn. Als je één bus of tram kunt besparen, dan begint de teller te lopen. In Utrecht luidde de conclusie dat bussen gemiddeld twintig procent van hun tijd stil staan. Daar betaal je als ov-autoriteit wel voor. Vraag je dienstregelingen, dan krijg je dienstregelingen, inclusief lucht in de dienstregeling. Hoe kunnen we die extra tijd elders nuttig inzetten? Ov-autoriteiten betalen ongeveer een miljard euro per jaar mee aan de exploitatie van het openbaar vervoer. Als je die stilstand van twintig procent met een kwart tot de helft kunt verkorten, dan praat je voor heel Nederland over 50 tot 100 miljoen euro per jaar. Beter betrouwbaarheid en vlottere doorstroming vormen een tweesnjend zwaard: lagere kosten én hogere opbrengsten, want je trekt er ook nieuwe reizigers mee. Volgens prognoses zijn 5 tot 1,5 procent meer reizigers mogelijk."

### Drie trends

Van Oort ziet drie trends in zijn vakgebied. De eerste is: van voertuig naar reiziger. "GOVI kijkt via actuele reisinformatie naar punctualiteit van voertuigen, maar het gaat natuurlijk om reizigers. Als we aan GOVI-data de OV-chipkaartdata toevoegen, dan kunnen we ook de reizigerspunctualiteit berekenen: hoelang reizigers arriveren op tijd? De tweede trend is: van rit naar reis. Je wil niet alleen de kwaliteit van losse ritten in kaart brengen, maar van de hele teken. Vandaar mijn oproep aan ov-autoriteiten: zorg dat je de OV-chipkaartdata krijgt van je vervoerder. En de derde trend is: van kosten naar baten. Betrouwbaarheid en doorstroming van openbaar vervoer worden vaak als kostpost gezien, want in verkeersmodellen rijdt het openbaar vervoer altijd op tijd. Dankzij GOVI kunnen we

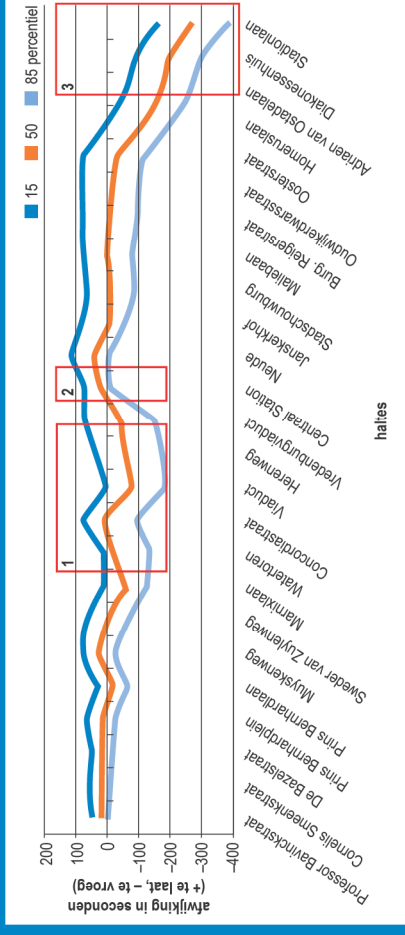
betere betrouwbaarheid en vlottere doorstroming verwerken in die verkeersmodellen en nauwkeurig uitrekenen wat bijvoorbeeld een busbaan oplevert. Zo verandert reisinformatie van een doel naar een middel om het openbaar vervoer robuuster, goedkoper én tegelijk beter te maken. GOVI helpt enorm bij het goed besteden van belastingcenten."



### Wie is Niels van Oort?

Na zijn studie civiele techniek en geowetenschappen aan de Technische Universiteit Delft begon Niels van Oort (nu 34 jaar) als adviseur bij de Haagse stadsvervoerder HTM. Daar ontwierp en optimaliseerde hij zowel netwerken als dienstregelingen, bijvoorbeeld voor RandstadRail. Via HTM Consultancy werkte hij aan ov-projecten in binnen- en buitenland. Sinds 2010 is Van Oort adviseur openbaar vervoer bij bureau Goudappel Coffeng.

Zijn projecten gaan vooral over betrouwbaarheid, capaciteit, dienstregeling, exploitatie en netwerken. Met het proefschrift "Service Reliability and Urban Public Transport Design" promoveerde hij in 2011 op het vergroten van de betrouwbaarheid van stedelijk openbaar vervoer. Van Oort combineert de praktijk graag met de theorie. "De praktijk heeft de data, de wetenschap de wijsheid," zegt hij daarover. Sinds 2012 is hij ook assistent professor openbaar vervoer aan de TU Delft.



Veel ritten vertrekken te vroeg van de haltes (1): een doodzone in het ov. Halverwege op Utrecht Centraal rijden de bussen niet te vroeg weg (2). Van de ritten arriveert 15 procent 7 minuten of meer te vroeg op het eindpunt Stadionlaan (3). Dit duidt op te ruime rijtijden.