



Reis door het openbaar vervoer

Hij verhelpt knelpunten op het Haagse station Hollands Spoor en zit met chauffeurs in tram en bus voor de ideale dienstregeling. Verkeerskundige Niels van Oort plant en geeft advies over het openbaar vervoer.

MARTINE ZEIJLSTRA

Vanuit zijn kantoor kijkt Niels van Oort (33) uit op een van de drukste stations van Nederland: Den Haag Hollands Spoor. Treinen rijden af en aan in het karakteristieke station met grote ramen.

Als verkeerskundige analyseert hij verkeersdata om openbaar vervoer zo goed mogelijk te laten verlopen en knelpunten te verhelpen. Bijvoorbeeld op het spoor of op de tramlijn. Een andere tramwissel op een eindpunt of station zorgt al voor een paar minuten tijds-winst, weet Van Oort. "Een minuut tijds-winst lijkt weinig, maar in het openbaar vervoer betekent het heel veel", zegt hij. "Als een trambestuurder zestig minuten over een rit doet in plaats van 62 minuten, hoef je geen extra tram met bestuurder in te zetten. Want dan kan de bestuurder meteen door met de volgende rit. En dat scheelt veel geld."

De verkeerskundige pluist zorgvuldig routes na en rijdt met bestuurders mee tijdens hun werk. Als hij in een andere stad is voor een ov-advies, huurt hij vaak een ov-fiets om de route te fietsen. "Je komt er pas achter hoe de situatie is als je zelf poolshoogte neemt", zegt hij. "Onderweg zie je waar trams en bussen langs rijden. Ik zie bijvoorbeeld of de tram half leeg is, waar veel mensen instappen en of er hoge flats dichtbij haltes staan, of juist niet."

Flats zorgen voor veel gebruik van het openbaar vervoer, weet Van Oort uit data. "Dat check je niet gemakkelijk met Google Maps. Pas als ik langs de haltes fiets, weet ik of ze goed bereikbaar zijn."

Pech

Van Oort raakte al op jonge leeftijd geënthousiasmeerd door het openbaar vervoer. Veel kleine kinderen zijn gefascineerd door treinen en willen op het station kijken naar de voorbijflitsende gele voertuigen. Hij had de 'pech' op te groeien in het Brabantse Uden, waar geen treinstation was. "Er kwamen alleen bussen in het dorp", zegt de verkeerskundige. "Als ik met mijn ouders op vakantie was, wilde ik altijd naar het station. Ik werd boos als het niet kon."

Zijn fascinatie voor het openbaar vervoer verdween niet toen hij ouder werd. "Op de basisschool wilde ik machinist of conducteur worden." Later werd dat: ov-planner. "Ik wist daardoor al heel jong dat ik verkeerskunde aan de TU Delft wilde studeren."

Hij worstelde zich door civiele techniek-vakken als beton- en staal- leer heen voordat hij zich kon specialiseren. "Ik had natuurlijk het liefste vijf jaar verkeerskunde gedaan", zegt hij.

Na zijn studie ging hij als ontwikkelaar aan de slag bij de Haagse openbaar vervoersorganisatie HTM. Er was een grote kloof tussen het kantoor, waar de plannings voor alle bussen en trams worden gemaakt, en de chauffeurs die de bussen en trams besturen, merkte Van Oort. "De chauffeurs mopperden op het kantoor omdat ze de dienstregeling te krap vonden, terwijl de planners het eerder te ruim vonden."

Daarom besloot hij mee te rijden met de chauffeurs. "Zij zijn immers de ogen van het bedrijf en pas als je meerijdt, weet je wat ze meemaken en waar ze vertraging oplopen." De chauffeurs waardeerden dat hij meereed. "Ze hadden op die manier invloed op de planning en dat vonden ze prettig."

Bij station Hollands Spoor liepen veel trams vertragingen op. "Daar



Naam: Niels van Oort (33)
Woonplaats: Leidschendam
Verliefd/verloofd/getrouwd: Samenwonend
Studie: Civiele techniek
Afstudeerrichting: Verkeerskunde
Afstudeerjaar: 2003

Loopbaan: In 2003 begon Niels van Oort als trainee bij de Haagse openbaar vervoersorganisatie HTM, in 2005 werd hij daar adviseur vervoersontwikkeling. In 2010 werd hij senior adviseur OV bij Goudappel Coffeng. Daar werkt hij nu nog steeds. Van 2006 tot 2011 deed hij zijn promotieonderzoek bij de TU Delft naar betrouwbaarheid en ontwerp van het openbaar vervoer.

(Foto's: Sam Rentmeester)

heb ik de wissels iets anders laten leggen, waardoor het geheel veel beter doorliep."

Op de Randstad Rail wisten bestuurders vaak niet hoe lang hun rit precies duurde. Daarom bedacht hij een systeem dat aangeeft of de tram op tijd rijdt of vertraging heeft. Toch waren de bestuurders niet blij met het bedachte systeem. Want als ze te laat waren, kregen ze een rood signaal in hun cabine. "Daardoor voelden ze zich opgejaagd. Het was slechts bedoeld als hulpmiddel omdat ze daarvoor totaal geen idee van de haltetijden hadden en ze steeds op hun horloges keken of ze op tijd reden." De oplossing was simpel. Het rode signaal werd vervangen door een geel signaal en de paniek van de bestuurders verdween.

De verkeerskundige geeft bij zijn nieuwe baan bij Goudappel Coffeng (adviesbureau voor ruimte en mobiliteit), ook adviezen over het openbaar vervoer van de toekomst. "Nu stoppen sommige bussen nog om de paar meter", zegt Van Oort. In de toekomst komen er minder haltes, waardoor bussen en trams sneller doorrijden. Om bij een halte te komen, moet je verder lopen of fietsen. Haltes komen bij plekken waar veel mensen wonen of werken, zoals een grote flat. "Als je de halte verder weg plaatst van plekken waar veel mensen wonen, pakken al die mensen de auto", zegt Van Oort.

Minder haltes en snellere reizen zijn prettig voor forenzen, maar niet iedereen zal blij zijn met de ov-voorspellingen van de verkeerskundige. Wie slecht ter been is, moet ook verder lopen naar de dichtstbijzijnde halte. "Die groep moet je wel een vangnet bieden", vindt Van Oort. "Een taxisysteem dat deze mensen voor de deur afhaalt, is misschien goedkoper dan ieder half uur een lege bus laten rijden." Hoe goed dat vangnet wordt, hangt vooral af van hoeveel geld politieke partijen hiervoor over hebben. "Niet iedere partij vindt dat het openbaar vervoer een recht is voor iedereen." Van Oort zegt er niet over te oordelen, maar alleen de mogelijkheden voor openbaar vervoer weer te geven. "En dat is al lastig genoeg", zegt hij. "We kunnen wel een inschatting maken op basis van alle beschikbare data en door ervaringen uit het verleden, maar ook wij kunnen niet in een grote glazen bol kijken. Je kunt een aanslag als 9/11 met alle effecten op het vliegverkeer niet zien aankomen en de eurocrisis evenmin. RandstadRail loopt bijvoorbeeld veel beter dan we hadden voorspeld. Er maken veel mensen gebruik van."

Verkeersdata

Van Oort promoveerde aan de TU Delft op betrouwbaarheid en bereikbaarheid van openbaar vervoer. Hij zegt te hopen dat hij in de toekomst theorie en praktijk van de verkeerskunde kan blijven combineren. "Er is een grote kloof tussen theorie en praktijk", zegt hij. "Wetenschappers werken vanuit hun ivoren toren aan totaal ontoepasbare inzichten en mensen uit de praktijk weten niet wat ze met alle verkeersdata aan moeten. Er zijn hele bibliotheken volgeschreven over verkeersproblemen, maar daar moet je wel iets mee doen." De theorie zou beter moeten aansluiten op de praktijk. Een goed voorbeeld daarvan is MIT in Boston, vindt Van Oort. Daar zit het crème de la crème van de verkeerskunde. "Maar de bustijden van en naar MIT zijn compleet waardeloos. Daar schaamden de wetenschappers zich erg voor."

Het kan ook beter, zoals de treindiensten van Zwitserland- 'heel pünktlich' en in Japan, 'de droom van iedere verkeerskundige', waar vertragingen vrijwel nooit voorkomen. De passie van Van Oort is nog lang niet gedoofd. Op vakantie in andere landen probeert hij te ontdekken hoe de metro, tram, bus en treinnetwerken in elkaar zitten. "Om te zien wat we daar in Nederland van kunnen leren. Ik vind het leuker om met treinpersoneel te praten dan in een cocon op mijn hotelkamer te zitten. Meestal weet ik mijn familie wel te overtuigen van een stationsbezoek. Maar we zitten heus niet de hele dag in de metro, want daarmee gaan ze niet akkoord."



Als Van Oort op vakantie is, probeert hij altijd te ontdekken hoe de metro, tram, bus en treinnetwerken in elkaar zitten. "Om te zien wat we daar in Nederland van kunnen leren." (Foto: Shutterstock)