



Hij is rap van tong en denkt snel. Twee tellen niet naar Niels van Oort (39) luisteren en hij zit alweer een onderwerp verder. Van Oort is sinds oktober kwartiermaker bij de TU Delft. Het nieuw opgezette Smart Public Transport Lab moet verschillende disciplines met elkaar verbinden. Tegelijkertijd blijft hij werken voor adviesbureau Goudappel Coffeng. “Ik heb dat nodig, die combinatie van onderzoek en praktijk.”

‘Roep niet: wij van het ov willen meer ov, dat werkt niet’

AUTEUR EN FOTO VINCENT WEVER

“Ik ben geboren en getogen in Uden, in Oost-Brabant. Ik ben er nog altijd trots op, terwijl ik al het grootste deel van mijn leven in het westen woon. De fascinatie voor treinen was er al vroeg. Ik wilde machinist worden, maar dat bleek al snel geen haalbare kaart. Ik ben namelijk kleurenblind. Om treinen te kunnen zien, was Uden niet ideaal want daar rijdt de trein al een tijdje niet meer. Dus vanzelf kwam de interesse voor andere vormen van ov en het ov als systeem. Ja, ik ben ook een hobbyist. Net als de helft van de ov-professionals, denk ik. Als je teruggaat naar mijn kleuterklas, zal niemand verbaasd zijn dat ik in het ov terecht ben gekomen.”

Niet technisch

“Op het vwo begon ik me te oriënteren op een opleiding waarmee ik iets in het ov kon doen. De NHTV was niet academisch genoeg voor mij. Het was moeilijk om te vinden waar ik dan wel terecht kon. Het werd Civiele Techniek aan de TU Delft, waar ik ook mijn promotieonderzoek heb gedaan. Parttime, want na mijn studie kwam ik bij HTM bij de afdeling vervoerontwikkeling terecht. Een enorm goede leerschool. Als je het ov echt wil leren kennen in al zijn facetten, moet je bij een vervoerder aan de slag. Daar komt alles voorbij. Zo kom je ook in de werkplaats. Niet dat ik heel technisch ben. Technisch-analytisch, dat wel. Zowel mijn broer als ik hebben aan de Technische Universiteit gestudeerd, maar mijn vader, die verwarmingsmonteur is, moet altijd lachen. Als er iets gerepareerd moet worden, moet hij eraan te pas komen. De combinatie van onderzoek en praktijk vind ik boeiend.”

Jonge Veranderaars

“Toen ik een jaar of 25 was, las ik een stuk dat Corina de Jongh en Gertjan Hulster bezig waren met het opzetten van een jongerenafdeling van Railforum. Ik was net

bezig om een jongeren netwerk binnen HTM op te richten, dus ik heb me bij dat initiatief aangesloten. Na een paar dagen brainstormen met zeven anderen zijn toen de Jonge Veranderaars ontstaan. Ik heb wel direct gezegd dat we ons niet alleen op het spoor moesten richten omdat Railforum er toevallig achter zit. Het moest over het hele ov gaan. En de leeftijdsgrens van 35 is hard. Ouder kom je er niet meer in. Dat vind ik, nu ik 39 ben, best jammer. Maar ik snap het beter. Jongeren van nu denken zo anders en de ontwikkelingen gaan snel. Moet je horen: ik praat nu al zo!”

Twitter

“Ik zie het bij mijn studenten en bij mijn oudste dochter van 18: ze benaderen mensen anders, ze gaan anders met informatie om. Ik Twitter veel, maar daar moeten zij echt om lachen. Twitter is voor oudere mensen die graag hip willen zijn. Jongeren zijn alweer tig sociale media verder, terwijl wij nog denken waar Hyves is gebleven. Dat vluchtige maakt het ook wel uitdagend. In het ov praat je namelijk vaak over langetermijninvesteringen, dus dat is soms moeilijk te rijmen. Aan de andere kant, als ik zie hoeveel skills mijn studenten hebben om bijvoorbeeld data te visualiseren. Die houden zich niet vast aan klassieke domeinen.”

Onderzoek en praktijk

“Bij HTM heb ik veel geleerd, maar bij Goudappel Coffeng kon ik meer van de wereld zien. Er is meer dan alleen Den Haag. Bovendien is Goudappel een onderzoekend adviesbureau en dat trekt me. De combinatie van onderzoek en praktijk is boeiend, maar ook uitdagend. De wereld van de wetenschap verschilt enorm met die van waar de kennis uiteindelijk wordt toegepast. Ik zou daar een boek over kunnen schrijven als ik later groot ben. Wetenschappers zijn enorm

gefocust op hun deelgebied. Dat moeten ze soms ook zijn. Maar het kan er wel voor zorgen dat je 15 verschillende wetenschappers nodig hebt om een praktisch probleem op te lossen.”

5 E's

“Uitgangspunt in elk mobiliteitsonderzoek dat ik doe zijn de 5 E's: een effectieve mobiliteit, een efficiënte stad, economie, milieu (environment) en sociale cohesie (equity). Daarbij komt ov beter uit de bus dan bij zo'n maatschappelijke kosten-batenanalyse. Als je puur volgens een MKBA rekent, zouden zelfrijdende auto's wellicht de oplossing zijn om op de meest efficiënte manier je mobiliteitsprobleem op te lossen. Maar dan laat je veel buiten beschouwing. Het ov zorgt bijvoorbeeld voor structuur in de stad en zorgt voor meer gelijkwaardigheid. Maar ov is niet het doel. Het doel is dat we prettige, leefbare plekken willen. Het is goed dat je specialisten hebt, maar we moeten niet gaan roepen: wij van het ov willen meer ov.”

‘Niemand van mijn kleuterklas zal verbaasd zijn dat ik in het ov terecht ben gekomen’

Light rail

“Bijna drie jaar geleden bracht ik samen met Rob van der Bijl het boek *Investeren in de stad; lessen uit 47 light rail projecten* uit. We zijn niet opgehouden. Inmiddels hebben we 61 projecten onder de loep genomen. Er wordt vaak geroepen dat light rail de oplossing is en in Nederland hebben we ook een paar mooie voorbeel-

Niels van Oort

Geboren: Uden, 16 oktober 1978

2003-2009 adviseur HTM

2005-2011 promovendus Transport & Planning, TU Delft

2010-heden adviseur Goudappel Coffeng

2012-heden assistent professor Transport & Planning, TU Delft

2017-heden kwartiermaker Smart Public Transport Lab, TU Delft

Van Oort woont samen met zijn vrouw, twee dochters (18 en 5) en een zoon (1) in Leidschendam en is sinds enige jaren verslingerd aan het drumstel.

'Soms heb je 15 verschillende wetenschappers nodig om een probleem op te lossen'

den. Ik woon vlakbij RandstadRail en ik gebruik hem vrijwel dagelijks. Mijn burens, met wie ik graag praat om eens uit mijn ov-bubbel te komen, hebben het over RandstadRail, niet over de tram of metro. Het verbaast me wel dat dat succes in Nederland tot nu toe weinig navolging heeft gekregen, al komt de Hoekse Lijn er straks wel aan. Maar light rail is niet altijd de oplossing. Dat bleek ook wel uit sommige mislukte projecten in het boek. Het is altijd maatwerk. En kwaliteit en robuustheid komen met een prijs. Rond light rail hangt de sfeer: het is duur. Dat er hoge kosten zijn, dat snap ik. Maar wat zijn de baten? Die worden in Nederland te weinig in kaart gebracht. Die 5 e's zijn goede handvatten."

Uniek

"Bij de TU Delft proberen we nu om meer partijen te verbinden. Intern, met Wijnand Veeneman en Jasper van Kuijk ieder op hun eigen faculteit, weten we elkaar goed te vinden. Extern hebben we met verschillende partijen, zoals vervoerders, overhe-

den en bureaus, al enthousiaste gesprekken gevoerd. We gaan partnerships opzetten om wetenschappelijk onderzoek met maatschappelijke relevantie uit te voeren. Nieuwe partijen blijven zich melden. Naast meer onderzoek wordt de grote uitdaging om studenten te enthousiasmeren voor het ov. Ze worden vaak opgeleid tot het bouwen van bruggen en tunnels, maar ze moeten ook weten dat er in het ov veel gebeurt. En in sommige zaken zijn we in Nederland gewoon koploper. Kijk naar GOVI, dat in 2003 opkwam. Inmiddels is het grootste deel van de data open in Nederland. Dat, gecombineerd met de anonieme OV-chipkaartdata, zorgt voor een unieke situatie in de wereld. Het buitenland kijkt jaloers naar hoeveel data we hebben."

Potentie

"De hoeveelheid gegevens die we hebben ontsloten, is indrukwekkend. We kunnen op basis van die data al veel reconstrueren. De volgende stap is het creëren van what-if-scenario's. Niemand kan de toekomst voorspellen, maar met data kom je een heel eind, vooral als je datasets gaat fuseren. Maar dat staat echt nog in de kinderschoenen. Een mooi voorbeeld is een onderzoek van een student van me. Die combineerde gsm-data met anonieme OV-chipkaartdata in Rotterdam en in Amsterdam tijdens Sail. De steden werden in ongeveer 20 zones verdeeld. We keken hoe mensen zich verplaatsen en hoe het ov zich daartoe verhiel. Het was een enorm ingewikkelde klus om die datasets over elkaar te leggen. OV-chipkaartdata zijn namelijk erg precies, aangezien je precies weet waar en wanneer er is in- en uitgecheckt. Gsm-gegevens zijn in de basis behoorlijk ruw. Op basis van momenten waar welke gsm op een bepaalde mast aanhaakt, moet je bepalen waar iemand op dat moment is. Maar het is gelukt en zo kregen we inzicht in de potentie die het ov heeft – en waar het ov dus kansen laat liggen. De hoeveelheid informatie die je met de OV-chipkaart kan ontsluiten, is trouwens niet gering. Onderschat niet hoeveel informatie de vervoerders eigenlijk hebben."

Noord/Zuidlijn

"Volgend jaar wordt echt mooi. Dan gaat de Noord/Zuidlijn open en gaat het hele ov-net van Amsterdam en omgeving op de schop. En wij mogen gaan onderzoeken wat er dan gebeurt. Het is een living lab bij uitstek. We gaan door middel van surveys en data-analyses kijken hoe mensen zich gaan gedragen. Wordt er meer of minder gefietst? Wat doen de knips in Noord en Zuid met de robuustheid van het netwerk? Welke stations gaan mensen gebruiken? Zes procent van de mensen is niet in staat om te lopen naar een halte. Hoe verplaatsen zij zich in de stad? Je ziet nu al meer economische activiteit in Noord terwijl de lijn nog niet eens open is. Ook interessant: de tunnels in de Noord/Zuidlijn liggen vrij diep. Dat betekent een flinke verticale reis. Je staat best lang op die roltrap straks. Wat voor invloed heeft dat? Ik ben ook benieuwd hoe mensen zich gaan gedragen binnen Mobility as a Service. Hoe gaat MaaS ons helpen, of misschien juist hoe niet?"

'Onderschat niet hoeveel informatie de vervoerders hebben'

Antwoorden

"Bij het Mobiliteitspanel Nederland volgt het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid mensen over een langere tijd. Hoe verandert hun mobiliteit en wat voor invloed hebben bijvoorbeeld levensveranderende momenten, zoals gezinsuitbreiding of ouderdomsgebreken? Aan alle modaliteiten willen we nu ook MaaS toevoegen. Maar wat is MaaS eigenlijk? Vraag het tien verschillende mensen en je krijgt nu nog twaalf verschillende antwoorden. Ik hoop dat we over een jaar één of hooguit twee verschillende antwoorden hebben."