

Wachtlocaties in BRO Next

September 2025

Vanaf Release 5, verwacht herfst 2025, voegen we in BRO Next wachttijden toe op de perrons van trein- en metrostations. Hieronder leggen we kort uit waarom we wachttijden toevoegen en hoe we dit doen.

Waarom wachttijden?

BRO Next gaat uit van verplaatsing: op allerlei verschillende manieren en met verschillende snelheden passeren mensen allerlei verschillende soorten buitenreclame-objecten. Door die informatie samen te brengen in een model, kennen we de bereikcijfers van buitenreclame-objecten. Maar in sommige situaties staan mensen juist te wachten. Daarom heeft JIC BRO op metro- en treinstations onderzocht of wachtende mensen naar digitale uitingen blijven kijken. Dat is vooral belangrijk om te weten voor digitale objecten, omdat daar verschillende spots te zien zijn.

Hoe is dit onderzocht?

Er is aan 138 mensen op trein- en metroperrons gevraagd om 7 minuten te wachten met een eyetrackingbril op. Dat is een bril die met een camera vastlegt waar iemand naar kijkt. Uit dit onderzoek bleek dat mensen tijdens het wachten steeds opnieuw kijken naar digitale frames.

In een ander onderzoek hebben we met behulp van GPS-data onderzocht hoe lang mensen op trein- en metrostations staan te wachten. Op treinstations wachten mensen iets langer dan op metrostations. We vonden geen verschillen binnen of buiten de spits. Of tussen stations met meer of minder passagiers. De enige uitzondering zijn de grootste treinstations. Daar zijn mensen net iets langer. We denken dat dit komt omdat het op deze stations meer tijd kost om op het (juiste) perron terecht te komen. We hebben deze stations daarom buiten de analyse gehouden.

Aanpassing in het onderzoek

In het BRO Next-model kunnen mensen niet stilstaan. Dit hebben we opgelost door mensen in het model heel langzaam in te laten stappen in trein of metro. Hiervoor zijn heel korte 'wachtlinks' geïntroduceerd in het model. Verspreid over de perrons zijn deze wachtlinks nu elke paar meter te vinden, in de richting van het voertuig. De wachtlinks in het model zijn drukker bij de in- en uitgangen dan verderop op de perrons. Op metrostations duurt het instappen via een wachtlink 3,5 minuut. Voor treinstations duurt het instappen via een wachtlink 5 minuten.

Alle frames die zichtbaar zijn vanaf een wachtlink profiteren van wachttijd. Dit geldt dus ook voor frames aan de overzijde van het spoor. Er is niets gewijzigd aan de manier waarop de resultaten berekend worden. Dus hoe verder weg een frame hangt, hoe minder zichtbaar het is. Uitstappende passagiers komen niet over de wachtlinks. Zij verlaten het perron via de bestaande looproutes over het perron.

Wat betekent dit voor de resultaten?

In de meeste gevallen zullen de resultaten stijgen. Hoe groot deze stijging is verschilt per frame. In BRO Next zijn er namelijk heel veel bouwstenen die samen het model vormen. We hebben met het toevoegen van de wachttijden één van die bouwstenen een beetje aangepast. Het heeft daarom geen zin om een gemiddelde stijging te geven.

Er zijn gelukkig wel (wat meer technische) handvaten om te begrijpen wat er precies gebeurt:

- De wachtlinks zijn **alleen te vinden op perrons**, naast de sporen. Frames die niet zichtbaar zijn vanaf een wachtlink veranderen niet. Dat geldt bijvoorbeeld voor frames in de stationshal.
- De wachtlinks hebben alleen **effect op een deel van de resultaten**: namelijk op vertrekkende passagiers die op een specifieke wachtlink staan te wachten. Maar dit is niet het hele resultaat. Een ander deel bestaat uit aankomende passagiers. En daar komen eventueel passerende passagiers die ergens anders in- of uitstappen nog bij. In deze delen van de resultaten verandert er niets. De verhouding tussen deze delen bepaalt, samen met de zichtbaarheid vanaf een wachtlink, de toename in DROTS en DVAC.
- De stijging is over het algemeen sterker terug te vinden in de DVAC dan in de DROTS. Met andere woorden: **het aantal contacten stijgt harder dan het aantal potentiële contacten**. Dat komt omdat de stap van totaal aantal passagiers naar DROTS meestal kleiner is dan die van DROTS naar DVAC. Een belangrijke factor in de grotere stap van DROTS naar DVAC is hoe lang iemand er over doet om een frame te passeren, zeker op spotniveau. Een spot is immers niet de hele tijd zichtbaar. Bij extra wachttijd zie je dit dus sterker terug in het aantal contacten.
- Ook met extra wachttijd gaat het nog altijd om **unieke contacten**. Dat betekent dat de resultaten op perrons, net als in heel BRO Next, aangeven hoeveel mensen de spot gezien hebben (DVAC) of konden zien (DROTS). We hebben bekeken of het nodig was om herhaalcontacten op te nemen in het onderzoek. Maar hier was geen aanleiding voor. Een contactfrequentie boven de 1 betekent dat mensen gedurende een campagneperiode de spot op verschillende momenten gezien hebben. Ze passeren een frame bijvoorbeeld elke ochtend op weg naar hun werk.
- Het toevoegen van de wachttijd op de wachtlinks is **niet de enige wijziging**. We hebben ook de plattegronden verder geoptimaliseerd om de wachttijden goed toe te kunnen passen. Ook dit kan invloed hebben op de resultaten. Heel soms kan dit betekenen dat de resultaten juist dalen, in ieder geval op DROTS.

Nog vragen? Neem dan contact op met het TC-lid van jouw brancheorganisatie. Je vindt de TC-leden op buitenreclame-onderzoek.nl/about/. Ook kun je contact opnemen met Aleit Veenstra, via [buitenreclame \[at\] nationaalmediaonderzoek.nl](mailto:buitenreclame@nationaalmediaonderzoek.nl).