

**RAADSVOORSTEL:**

2010-2011

Ons kenmerk: RO 11.2521396

Registratienummer : GR 11.

Ingekomen op :

Onderwerp: Meerjarenplan Dynamische Reizigers Informatie Systeem (DRIS)

Groningen, **1 2 MEI 2011**

Aan de raad,

We willen de bereikbaarheid van de stad waarborgen door onder meer de kwaliteit en daarmee het gebruik van het openbaar vervoer te verhogen. Aspecten die de kwaliteit beïnvloeden zijn onder meer frequenties, snelheid, reisduur, tarifiering, comfort, informatie en betrouwbaarheid. Ons voornemen is om dynamische reizigersinformatie bij de haltes in te voeren. Dit is uitgebreid beschreven in het Meerjarenplan DRIS in Stad. Dit ligt ter inzage in de visietrommel. Onderliggend raadsvoorstel vormt een beknopte weergave van het Meerjarenplan DRIS in de Stad.

*Ambitie.*

Een dynamisch reizigersinformatiesysteem (DRIS) vertelt OV-reizigers de actuele vertrektijd van hun bus, trein of tram. Wij zijn van mening dat goede reizigersinformatie essentieel is om het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken voor meer reizigers. Hierdoor neemt het gebruik van deze duurzame vorm van mobiliteit toe, vormt het een beter alternatief voor de auto en verbetert het de bereikbaarheid van de stad. Dynamische reizigersinformatie is daarmee een belangrijk instrument bij de innovatie van openbaar vervoer en een visitekaartje voor de gemeente. Onze inzet is om de informatie op termijn te integreren met de RegioTram en de trein.

Bus	Richting	Vertrek
4	Oosterpark	14 min
24	P+R CITYBUS	14 min
317	Groningen C.S.	30 min
8	Europapark	44 min
10:30		

In het meest recente onderzoek<sup>1</sup> (2009) "OV Klantenbarometer" is de informatievoorziening in Groningen en Drenthe door reizigers met het cijfer 4,2 als onvoldoende beoordeeld. De huidige reizigers willen dus beter geïnformeerd worden. En aangenomen mag worden dat potentiële klanten van het openbaar vervoer zich door de gebrekkige informatie laten weerhouden het openbaar vervoer te gebruiken.

Wij vinden de huidige informatievoorziening met name op het Hoofdstation niet meer acceptabel voor deze tijd en niet passend bij de kwaliteitsverbeteringen die elders in het OV worden bereikt. Het ziet er verouderd uit, is moeilijk te vinden, lastig te lezen, niet actueel en voor veel reizigers niet begrijpelijk genoeg. Het is, vooral voor incidentele reizigers, een zoektocht om de juiste bus, het bijbehorende perron en de vertrektijd te

<sup>1</sup> De resultaten van de OV-klantenbarometer 2010 zijn 22 maart 2011 beschikbaar.

vinden. Een DRIS-voorziening levert een belangrijke bijdrage om deze situatie te verbeteren.

**Visie:** Elke OV-reiziger heeft altijd en overal toegang tot bruikbare, relevante, actuele, betrouwbare, geïntegreerde en overzichtelijke reizigersinformatie.

*Afbakening.*

Binnen de reisinformatie wordt onderscheid gemaakt tussen statische reisinformatie (zoals het busboekje) en dynamische reisinformatie (zoals informatiepanelen en internet). Ook is van belang te onderscheiden op welk moment in de reis (voorbereiding, op de halte, in de bus, op de overstaphalte) de reiziger aan welke informatie behoefte heeft. Tenslotte kan de reizigersinformatie via verschillende media worden aangeboden, waaronder informatiepanelen, (mobiel) internet en sms. Met internet en sms-diensten zijn andere partijen bezig. Als gemeente concentreren we ons op de informatiepanelen en kiezen voor de volgende afbakening.

**Scope:** In het Meerjarenplan DRIS in Stad richten wij ons op de informatiepanelen bij bushaltes in de gemeente Groningen.

*Keuzes.*

In het Meerjarenplan DRIS in Stad maken we de volgende hoofdkeuzes.

1. Wij streven er naar om op termijn al onze 500 bushaltes te voorzien van DRIS-panels. Het huidige meerjarenplan richt zich op de eerste lichting van 150 haltes waar we budget voor verwachten te krijgen. De omvang van deze lichting is groot genoeg om schaalvoordeel te behalen en ook behapbaar genoeg voor beheersbare realisatie.
2. We kiezen ervoor om aan te sluiten bij landelijke initiatieven, zoals een centraal systeem voor het aanleveren van de reisinformatie, een landelijke standaard voor het koppelen aan dat systeem, en een landelijke richtlijn voor het presenteren van de informatie.
3. We streven naar optimale afstemming qua tijd, inhoud en vormgeving met DRIS-projecten voor tram en regio, zonder projectmatige afhankelijkheden te creëren. Dit betekent dat de partijen zoveel mogelijk overeenstemming bereiken, terwijl elk van de projecten zelfstandig beheersbaar blijft.
4. Binnen de gemeente is het Parkeerbedrijf de meest aangewezen partij om de regie over het beheer en onderhoud te voeren. Het informatiebeheer wordt op dit moment voor de hele regio bewaakt door het OV-bureau. Ook voor de overige beheertaken onderzoeken we samen met de regio of het voordelen biedt om deze regionaal te beleggen.
5. Voor de ruimtelijke inpassing streven wij naar één familie DRIS voor bus en tram (eenheid en herkenbaarheid in kleur, materiaal en inrichting), maar wel apart herkenbaar. Daarnaast streven we er naar om haltevoorzieningen zoveel mogelijk overzichtelijk te integreren. Dus geen "mastenparade" met alle voorzieningen op een eigen mast, maar ook niet alles op één mast waardoor het overzicht weg zou zijn.

6. Wij kiezen er voor om op de OV-knooppunten als eerste van DRIS-panelen te voorzien. Dit betreft de dynamo's, de P+R-locaties, de stations, de belangrijkste overstaplocaties en de haltes bij belangrijke voorzieningen. In bijlage 1 is een uitgebreid overzicht van de haltes opgenomen.
7. Wij kiezen er voor om de knooppunten te voorzien van grafische panelen met uitgebreidere presentatiemogelijkheden dan de puur tekstgeoriënteerde LED-panelen. Grafische panelen zijn flexibel aan te passen aan huidige en toekomstige presentatiewensen. De extra mogelijkheden van grafische panelen komen hier beter tot zijn recht. Het aantal panelen varieert op basis van de complexiteit van die halte. Voor de minst complexe haltes volstaat één enkel paneel, terwijl er op de meest complexe halte zoals het Hoofdstation behoefte is aan drie panelen, ingedeeld naar richting "Stad", "Ommeland" en "Landelijk". Alle overige haltes willen we voorzien van LED-panelen.

#### *Financiën.*

We willen alle 500 haltes in de stad voorzien van een DRIS-paneel. Het huidige Meerjarenplan richt zich op de eerste lichter van 150 haltes. Tussen nu en 2013 willen wij bij de eerste 150 haltes in de gemeente Groningen DRIS-panelen plaatsen. De totale kosten van 150 haltes bedragen € 1,7 miljoen. Dat is inclusief aanschaf, plaatsing en 7 jaar beheer en onderhoud van DRIS-panelen.

Onderstaande tabel toont de begroting. Deze is gebaseerd op het aantal haltes dat we willen voorzien van een DRIS-paneel en op stuksprijzen die zijn afgeleid van projecten elders in het land.

Type paneel	Aantal haltes	Stuksprijs	Investering
Grafisch overzichtspaneel	9	€ 16.500	€ 148.500
Aanschaf		€ 10.500 per stuk	
Plaatsing		€ 1.500 per stuk	
Exploitatie		€ 4.500 per stuk	
LED haltepaneel	141	€ 8.700	€ 1.226.700
Aanschaf		€ 6.000 per stuk	
Plaatsing		€ 1.000 per stuk	
Exploitatie		€ 3.000 per stuk	
Projectkosten			€ 310.000
Projectleiding	150 dagen	€ 1.000	
Specialisten	200 dagen	€ 800	
<b>Totaal</b>			<b>€ 1.685.200</b>
Totaal aantal panelen		150	
Gemiddelde investering per paneel		€ 11.234	

Het beoogde budget voor het realiseren van 150 haltes bedraagt € 1.685.200,--. De financiële middelen komen deels uit de OV-voorziening gemeente Groningen, het MIP en RSP. De OV-voorziening is beschikbaar, het budget van het MIP en RSP dient nog beschikbaar te worden gesteld.

Op basis van de meerjarenplannen DRIS van de stad Groningen en de twee provincies is in het RSP een bedrag van 3 miljoen euro genomen voor DRIS, gekoppeld aan 1 miljoen euro uit het MIP Regio Groningen-Assen en 2 miljoen euro eigen bijdrage van de gemeenten (co-financiering). In RSP-verband is de afspraak gemaakt dat de gemeente Groningen is vrijgesteld van deze co-financiering, omdat de gemeentelijke bijdrage reeds op programmaniveau is geregeld. Gezien de kostenbegrotingen van de provincies Groningen, Drenthe en stad Groningen is financiering van alle drie de plannen binnen deze 6 miljoen euro haalbaar. In regionaal verband wordt een voorstel voorbereid voor de meest effectieve onderlinge verdeling van de beschikbare middelen. Wij gaan voorlopig uit van 1,2 miljoen euro uit het RSP en 0,4 miljoen euro uit het MIP Regio Groningen-Assen.

Onze ambitie is om uiteindelijk alle 500 haltes in de stad van DRIS-panelen te voorzien. Binnen het RSP is daar nu nog geen financiële ruimte voor. Afhankelijk van het beschikbaar komen van meer RSP-middelen en/of de onderuitputting van de beschikbare 3 miljoen zal de vervolgfase worden geïnitieerd.

Onderstaand overzicht beschrijft het beoogde budget en de opbouw ervan:

<b>Dekking</b>	<b>Bedrag</b>
OV-voorziening gemeente Groningen	€ 100.000,--
MIP Regio Groningen-Assen	€ 400.000,--
RSP ZZL TB	€ 1.200.000,--
<b>Totaal</b>	<b>€ 1.700.000,--</b>

We stellen voor om nu al € 50.000,-- te onttrekken aan de OV-voorziening voor de eerste fase van planvorming en het regelen van de financiering.

Op het moment dat de eerste planvorming is afgerond en de resterende financiering definitief is, komen we bij u terug met een aanvraag voor een uitvoeringsbudget.

#### *Regionale afstemming.*

Begin 2010 is binnen het Verkeer en Vervoer Beraad (een beraad met alle Groninger gemeenten over verkeers- en vervoersvraagstukken) groen licht gegeven om een DRIS-beleid voor de hele provincie Groningen verder uit te werken. Dit heeft geleid tot een eerste inventarisatie door het OV-bureau van de haltes in de regio, die voor DRIS-panelen in aanmerking komen en het uitwerken van een financieel dekkingsplan om de vereiste investering mogelijk te maken. In de provincie Drenthe loopt een vergelijkbaar proces. Het opstellen van een Meerjarenplan is niet door het OV-bureau opgepakt. Het OV-bureau acht zich alleen verantwoordelijk voor het vervoer en niet voor de haltes, abri's en reisinformatie. Het OV-bureau is daarom ook niet verantwoordelijk voor de dynamische reisinformatie bij haltes. Wel verzorgen zij inmiddels de dynamische informatievoorziening in de bussen.

De provincies Groningen en Drenthe hebben dezelfde keuzes als de gemeente gehanteerd. Alle partijen pakken DRIS afzonderlijk op. We streven naar een zo optimaal mogelijke afstemming qua tijd, inhoud en vormgeving.

De eerste stappen om in de stad DRIS in te voeren zijn al gezet. Zo zijn alle bussen van Qbuzz met ingang van de nieuwe concessie in december 2009 voorzien van boordcomputers en GPS. Dit is de basis om DRIS mogelijk te maken. Door een samenwerking met andere concessieverleners in nationaal verband is een centraal computersysteem gerealiseerd dat actuele informatie van alle bussen in Groningen en Drenthe verzamelt, bewerkt en verspreidt. Zo weten wij precies welke bus zich waar bevindt, hoeveel die afwijkt van de dienstregeling en wat de verwachte aankomsttijd bij de volgende haltes is. Uit deze informatie kan alle actuele informatie gehaald worden om de reizigers op haltes van dynamische reisinformatie te voorzien. Een eerste toepassing van DRIS is de actuele informatie over de volgende haltes met aankomsttijd op schermen in de bussen van Qbuzz. In de gemeente Groningen is begin 2011 een DRIS gerealiseerd voor P+R Hoogkerk.

#### *Beheer & Onderhoud.*

De kwaliteit van de reizigersinformatie is cruciaal voor het slagen van een DRIS. Net als bij ander straatmeubilair neemt de bruikbaarheid van informatiepanelen af door slijtage en vandalisme, met negatieve gevolgen voor het vertrouwen in en de waardering van het DRIS. Een vies, beschadigd, of slecht functionerend informatiepaneel nodigt bovendien eerder uit tot vandalisme dan een schoon en goedwerkend paneel. Het is daarom noodzakelijk om de informatiepanelen goed te beheren en te onderhouden om de vereiste kwaliteit te kunnen waarborgen.

Als we ervoor kiezen om zelf de regie te voeren over het beheer en onderhoud van de panelen dan ligt het voor de hand dat deze regie komt te liggen bij het Parkeerbedrijf. Het Parkeerbedrijf zal zich de komende jaren ontwikkelen tot een verkeersmanagementafdeling die verantwoordelijk is voor de verkeerssystemen die dagelijks draaiende moeten worden gehouden.

#### *Fasering.*

Het ligt voor de hand om met het realiseren van overzichtspanelen te starten op plaatsen waar deze het meest nodig zijn. Verder past het beoogde budget voor de overzichtspanelen binnen de al aanwezige financiële middelen (fase 1). In fase 2 worden vervolgens de haltes, die niet beïnvloed worden door overige projecten, voorzien van een DRIS-paneel. Tenslotte worden in fase 3 DRIS-panelen gerealiseerd op haltes, die in eerste instantie niet meegenomen konden worden vanwege complicatie in planning en afhankelijkheden.

We hanteren de volgende planning.

	<b>Start</b>	<b>Oplevering</b>
Fase 1	mei 2011	mei 2012
Fase 2	maart 2012	maart 2013
Fase 3	december 2012	december 2013

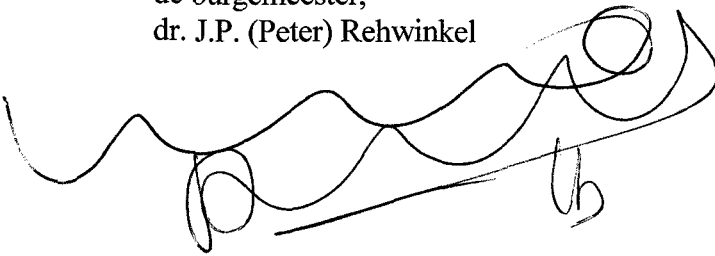
In fase 1 wordt tevens een projectorganisatie ingericht. Deze projectorganisatie zorgt voor de planvorming en de uitrol van de DRIS-panelen binnen de gemeentegrenzen.

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

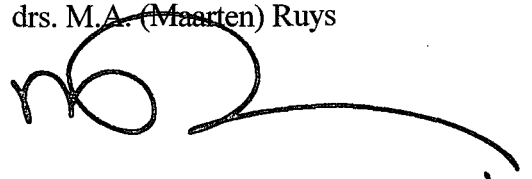
- I. de kosten voor het Meerjarenplan DRIS vast te stellen op € 1,7 miljoen;
- II. een voorbereidingsbudget van € 50.000,-- beschikbaar te stellen voor de verdere planvorming;
- III. dit te dekken uit de OV-voorziening gemeente Groningen;

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,  
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the bottom.

de secretaris,  
drs. M.A. (Maarten) Ruys

A handwritten signature in black ink, featuring a large circular loop at the top and a long horizontal stroke extending to the right.