

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 65
van **ORRY VAN DE WAUWER**
datum: 8 oktober 2020

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

De Lijn - Realtime reizigersinformatie

Afgelopen jaar liet De Lijn weten verder in te zullen zetten op realtime reizigersinformatie. In januari 2020 werd een proefproject opgestart met de uitrusting van 7 haltes in de Vlaamse Rand met realtime informatieborden, gevolgd door 7 haltes in Antwerpen en 1 halte in Strombeek-Bever. Na validatie van dit project zou het licht op groen gezet kunnen worden voor de plaatsing van 900 nieuwe realtime informatieborden.

Uit de gedachtewisseling met De Lijn in de commissie Mobiliteit van 2 juli 2020 bleek dat in april 80% van de realtime signalisatie betrouwbare informatie gaf, en 86% van de realtime signalisatie beschikbaar was om realtime informatie te geven. De ambitie is er om beide percentages op te trekken tegen eind 2020.

1. Wat is de stand van zaken in verband met de uitrol van de realtime schermen? Is het proefproject reeds afgerond? Welke resultaten werden er onttrokken uit het proefproject? Wat is de verdere timing?
2. Aanvankelijk waren er problemen met hardware en software met betrekking tot de realtime informatieborden.
Wanneer kon deze signalisatie in werking worden gesteld?
3. Hoeveel realtime informatieborden zijn er momenteel reeds geplaatst? Wanneer er sprake is van 86% beschikbaarheid en 80% betrouwbaarheid in april 2020, gaat dit dan over de 15 realtime informatieborden binnen het bovenvermelde proefproject?
4. Welke stappen zullen ondernomen worden om de realtime informatie betrouwbaarder en beter beschikbaar te maken?
5. In het investeringsprogramma 2020 en indicatief meerjarenplan 2021-2024 was er in 800.000 euro voorzien in de jaren 2020, 2021 en 2022 voor de uitrol van halte aankondiging op bussen. In het geactualiseerde investeringsprogramma 2020 van afgelopen zomer werd deze investering niet meer opgenomen.

Kan er meer informatie gegeven worden over de concrete investeringen en kosten die hiermee gepland waren, en om welke reden deze investering geschrapt werd in het geactualiseerde investeringsplan?

ANTWOORD

op vraag nr. 65 van 8 oktober 2020

van **ORRY VAN DE WAUWER**

1. Het proefproject is afgerond. Het resultaat van het proefproject was de bijsturing van plaatsing- en montagemethode van de te plaatsen displays. Het finaliseren (onder voorbehoud van verloop van pandemie en weersomstandigheden) van uitrol van IRTIS2 borden volgt nog altijd de planning zoals weergegeven in de gedachtewisseling in de commissie van 2 juli 2020.
2. De eerste IRTIS2 borden werden in juli 2020 in werking gesteld.
3. Er werden 105 realtime informatieborden in werking gesteld (toestand 12/10/2020). De cijfers (86% beschikbaarheid en 80% betrouwbaarheid) hadden zoals uiteengezet in de commissie zowel in het begin van het jaar als in juli betrekking op de algemene betrouwbaarheid en de beschikbaarheid op al de kanalen van De Lijn (app, website en alle type halteborden).
4. Er werd een realtime taskforce opgericht die intussen al heel wat stappen ondernomen heeft om de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de realtime informatie verder te verhogen, met positief resultaat:
 - De doorstroming van de data doorheen de diverse systemen van De Lijn is verder geoptimaliseerd waardoor data van het voertuig sneller en frequenter gebruikt kunnen worden om ze te gebruiken in de voorspellingen wanneer een voertuig aan een halte zal vertrekken.
 - Fouten in de software werden opgelost (o.a. het probleem waardoor sommige voertuig signalen verloren gingen)
 - Defecte boordcomputers en antennes worden beter gemonitord en sneller hersteld.
 - Defecte elektronische halteborden worden beter gemonitord en sneller hersteld.
 - Het probleem waarbij De Lijn ondergronds (prémétro Antwerpen) voertuigsignalen verloren, werd opgelost.
 - De processen en menselijke handelingen om ritten op te volgen en ritten de juiste indicatie "*rijdt niet*" te geven indien ze afgeschaft worden, worden beter gevolgd en gemonitord.
 - Problemen die chauffeurs ondervonden om hun boordcomputer op te starten (om realtime informatie van een voertuig te kunnen hebben) werden opgelost.
 - Iedereen die een rol heeft met impact op realtime, werd verder opgeleid en werd nog eens op het belang van realtime gewezen.
 - ...

Er worden nog steeds acties ondernomen om de beschikbaarheid en betrouwbaarheid van de realtime informatie verder te verhogen:

- De doorstroming van de data doorheen de diverse systemen van De Lijn nog verder optimaliseren.
- Verder zoeken naar fouten in de software en deze proberen op te lossen.
- Gericht onderzoek naar haltes waar de realtime minder goed is en proberen bij te sturen op die plaatsen.
- De gebruiksvriendelijkheid en duidelijkheid van de realtime weergave in de app, op de website en halteborden verhogen.
- Alle realtime informatie integreren in de routeplanner.

- Regelmatig veldtesten aan haltes uitvoeren om de situatie op het terrein te controleren.
5. Er was 800.000 euro voorzien om eventuele kosten t.g.v. de uitrol van halteaankondiging te kunnen dekken. Dit was voordat de implicaties en de samenhang met de ombouw, uitbouw, ... van ReTiBo en dergelijke meer in kaart was gebracht.

Momenteel is het volgende voorzien voor het project halteaankondiging:

- de kosten voor de ombouw/installatie
- de kosten voor de externe medewerkers worden voorzien vanuit het ReTiBo budget.

Voor de onderdelen die defect zijn en moeten vervangen worden is er geen specifiek budget voorzien omdat dit via de gewone processen verloopt, net zoals voor andere defecten.