

Dynamisch een perron toewijzen levert een busstation veel ruimte op. Maar erg klantvriendelijk gaat het er nog niet aan toe. Reizigers verkeren tot het laatste moment in onzekerheid over de vertrekhalte. Gebruik de bulk aan actuele reisinformatie, adviseert Gerard Boersema van InTraffic uit Nieuwegein.



Gebruik reisinfo om busstation aan te sturen

GASTAUTEUR GERARD BOERSEMA (INTRAFIC)

Dynamische busstations bestaan al jaren. Kolossale haltedisplays en technologisch ambitieuze projecten zijn gerealiseerd, maar het dynamisch toewijzen van perrons is nog niet op grote schaal in de praktijk te zien. Op een aantal busstations is de dynamisering zelfs weer uitgezet, wat natuurlijk zonde is van de investeringen. Op andere stations staat de bus telkens ergens anders. Hoe leg je dat een reiziger uit? Een dynamisch busstation moet het juist hebben van comfort en helderheid. Comfort in de zin van hoogfrequente busverbindingen en gemakkelijk in- en uitstappen pal voor de ingang van het station. Daarnaast moet onder alle omstandigheden helder zijn waar de bus vertrekt en wanneer je kunt instappen.

De hoofddoelen comfort en helderheid zijn echter strijdig met elkaar. Maximale helderheid vereist een gigantisch oppervlak met voor iedere buslijn één of meer vaste haltes. De benodigde perronlengte vertaalt zich dan in lange loopafstanden voor de reiziger. De kunst is om veel bussen binnen een beperkte ruimte af te handelen met volstrekte duidelijkheid voor de reiziger.

Klassieke aanpak

De klassieke aanpak bij dynamische busstations start vanuit de voertuigdetectie van de bus. Een sensor in het wegdek communiceert met een transponder in het voertuig en zorgt voor de 'inmelding' van de bus. Het systeem zoekt de bijbehorende gegevens en wijst een

perron toe.

De buschauffeur ziet op een scherm bij de oprit welke halte is toegewezen en de reiziger ziet op de informatieborden waar en wanneer de bus vertrekt. Bij sommige busstations bepaalt de chauffeur de keuze van het perron. Zodra het systeem ziet dat de bus naar een bepaalde halte gaat, past het de aanwijzingen op de haltedisplays aan.

Nadelen

Een nadeel van de klassieke aanpak is dat alles draait om het voertuig. De reiziger moet zich maar voegen naar het systeem. De huidige dynamische busstations laten vrijwel allemaal de reiziger ergens centraal

wachten. Pas als de bus er aan komt gaan de reizigers massaal naar de halte. Bussen die zich niet laten detecteren, zoals een touringcar die een versterkingsrit rijdt, zijn al helemaal een probleem. Die staan niet of foutief op de borden. In de praktijk negeert de reiziger het systeem gelaten. Hij vertrouwt liever op de voorkant van de bus of vraagt opheldering aan de chauffeur.

Reisinfo leidend

Haltepalen met digitale reisinformatie schieten als paddenstoelen uit de grond. Bij het dynamisch toewijzen van halteperrons zou niet het voertuig de bron moeten zijn, maar de reisinformatie. Anno 2010 ligt de reisinformatie dankzij standaardisatie (BISON) overal voor het oprapen. Deze dynamische reis-informatiesystemen worden centraal van informatie voorzien door 9292 en GOVI. De computers van deze organisaties worden op hun beurt door de vervoerbedrijven voortdurend op de hoogte gehouden van dienstregeling en actualiteit. Moderne vervoerders beschikken over bussen met GPS-apparatuur die continu positie en planning bijhouden zodat nauwkeurige voorspellingen voorhanden zijn. Het is niet meer dan logisch om deze input te gebruiken voor een dynamisch busstation.

Eenvoud

De nieuwe werkwijze die InTraffic voorstaat onderscheidt zich door eenvoud. Op basis van het voorspelde vertrek wijst het systeem 10 minuten van tevoren een perron toe. Een bus mag bijvoorbeeld 5 minuten voor vertrek naar een halte rijden en moet 3 minuten na de voorspelde vertrektijd weg zijn. Het resultaat is helder voor iedereen: de chauffeur krijgt 10 minuten van tevoren een duidelijk tijdslot, hetzij via vertrouwde oude technologie zoals een beeldscherm bij de ingang of uitstaphalte dan wel via nieuwere communicatiemiddelen zoals boordcomputer of een sms op de telefoon.

De reiziger ziet een uur van tevoren op overzichtsschermen wanneer zijn bus gepland staat. Tien minuten voor vertrek staat ook het perron vermeld. Hij kan ervan op aan dat de vertrekhalte niet meer wijzigt. Vanaf het moment van toewijzing verschijnt de reisinformatie inclusief de tijd tot vertrek op het haltdisplay. Waar nu een halte nog wel eens last-minute wisselt omdat de chauffeur elders parkeert, komt in nieuwe aanpak de bus naar de reizigers. Voor de planners betekent het nieuwe systeem een verschuiving naar een zo kort mogelijke haltering langs het perron. Tot voor kort kon een aankomende bus de reizigers prima in 20 seconden voor de hoofdingang

afzetten. Nu duurt dat door het uitchecken met de OV-chipkaart ongeveer 60 seconden. Bussen die aankomen en meteen weer vertrekken kunnen uiteraard terecht op de vertrekhalte. Bij een langere wachttijd rijdt de bus eerst naar een opstelplaats.

Haalbaarheid

Een op reisinfo gestuurd dynamisch busstation schept ruimte voor hoogfrequent busvervoer binnen een werkwijze die voor iedereen duidelijkheid biedt. Het doel blijft comfort en helderheid waarbij de reiziger voor de deur in- en uitstapt. InTraffic onderzoekt momenteel de haalbaarheid van deze nieuwe aanpak. Het uitgangspunt is dat iedereen ervan profiteert; de wegbeheerder door een optimaal gebruik van de perronlengte, de vervoerder door een helder systeem voor de chauffeur en de reiziger door comfortabel en helder openbaar vervoer.

Meer informatie:

Gerard Boersema, tel. 088 3455126;
gerard.boersema@intraffic.nl



Spot the difference

**Uw Flex-i-Trans rolstoelbus
maakt geen onderscheid.**

www.flexitrans.com +31 418 638 200



Flex-i-Trans System®



one system, endless possibilities