

Evaluatie reisinformatie Noord-Brabant

Matthijs Dicke-Ogenia
Goudappel Coffeng
mdicke-ogenia@goudappel.nl

Michael van Egeraat
Provincie Noord Brabant
mvegeraat@brabant.nl

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk
24 en 25 november 2011, Antwerpen**

Samenvatting

Evaluatie reisinformatie Noord-Brabant

De provincie Noord-Brabant wint gegevens in over reistijden op het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet in de provincie. De gegevens worden onder andere gebruikt om de weggebruiker te informeren over reistijden en stremmingen. Deze worden getoond op dynamische route-informatiepanelen (DRIPs) en grafische route-informatiepanelen (GRIPs).

Het doel van de panelen is het verstrekken van reistijdinformatie aan de weggebruiker, zodat deze kan afwegen via welke route de reis wordt vervolgd. Bijkomende doelen zijn het verhogen van het comfort van de weggebruiker en het verbeteren van de doorstroming. De doorstroming verbetert als een deel van de weggebruikers voor een andere route kiest.

Om ervaring op te doen met het tonen van reistijdinformatie (techniek, organisatie en effect), is een pilot gestart. Daarvoor zijn in de provincie Noord-Brabant vier panelen geplaatst, waarop reistijdinformatie wordt getoond:

- Het GRIP op de N261 bij Waalwijk in de richting van de A59 met de keuze voor de A27 of de A2 richting knooppunt Everdingen bij Utrecht. Het GRIP geeft de reistijd voor beide routes.
- Het DRIP op de N279 bij 's-Hertogenbosch die reistijdinformatie geeft richting Uden (via Oss of via Veghel).
- Het DRIP op de N279 bij 's-Hertogenbosch die reistijdinformatie geeft richting Ekkersrijt (via Veghel of via Eindhoven).
- Vervolg-DRIP bij Veghel die naast reistijdinformatie naar Uden en Eindhoven ook reistijden richting Helmond toont.

Ten behoeve van de pilot is een evaluatie uitgevoerd naar het effect van de panelen met reistijden. Onderzocht is wat de waardering van de weggebruikers is ten aanzien van de informatie, voor welk deel van de weggebruikers de informatie relevant is en welk deel van de weggebruikers de informatie gebruikt om een routekeuze te maken. Daarnaast is onderzocht wat de perceptie van de weggebruiker is ten aanzien van de informatie. Daarvoor is een enquête gehouden onder weggebruikers die de panelen passeren. De respondenten zijn geworven via kentekenherkenning en hebben op hun huisadres per brief een uitnodiging ontvangen om een enquête op internet in te vullen. De resultaten van de enquêtes zijn weergegeven in dit artikel.

1 Inleiding

De provincie Noord-Brabant wint gegevens in over reistijden op het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet in de provincie. De gegevens worden onder andere gebruikt om de weggebruiker te informeren over reistijden en stremmingen. Deze worden getoond op dynamische route-informatiepanelen (DRIPs) en grafische route-informatiepanelen (GRIPs). Dit artikel beschrijft de evaluatie van de pilot met deze panelen.

1.1 Doelstelling

Het doel van de panelen is het verstrekken van reistijdinformatie aan de weggebruiker ter ondersteuning van het routekeuzeproces. Bijkomende doelen zijn het verhogen van het comfort van de weggebruiker en het verbeteren van de doorstroming als gevolg van andere routekeuzes op basis van de reistijdinformatie.

Om ervaring op te doen met het tonen van reistijdinformatie (techniek, organisatie en effect), is een pilot gestart. Daarvoor zijn in de provincie Noord-Brabant vier panelen geplaatst, waarop reistijdinformatie wordt getoond (zie figuur 1):



Figuur 1: Locatie GRIP bij Waalwijk, DRIPs bij 's-Hertogenbosch en DRIP bij Veghel

- Het GRIP op de N261 bij Waalwijk in de richting van de A59 met keuze voor de A27 of de A2 richting knooppunt Everdingen bij Utrecht. Het GRIP geeft de reistijd voor beide routes.
- Het DRIP op de N279 bij Den Bosch die reistijdinformatie geeft richting Uden (via Oss of via Veghel).
- Het DRIP op de N279 bij Den Bosch die reistijdinformatie geeft richting Ekkersrijt (via Veghel of via Eindhoven).
- Vervolg-DRIP bij Veghel die naast reistijdinformatie naar Uden en Eindhoven ook reistijden richting Helmond toont.

1.2 Evaluatie

Ten behoeve van de pilot is een evaluatie uitgevoerd naar het effect van de panelen met reistijden. Daarvoor is een enquête gehouden onder weggebruikers die de panelen passeren. De evaluatie gaat in op de doelgroep van de informatie, de leesbaarheid van de panelen, het effect op het comfort van reizen, de betrouwbaarheid van de informatie en het effect op het gedrag van de weggebruiker.

1.3 Vraagstelling

Ten aanzien van het gedrag van de weggebruiker wil de provincie vaststellen:

- In welke mate werkt de door het GRIP/DRIP verschafte reistijdinformatie comfortverhogend in de zin van reductie van onzekerheid over de aankomsttijd van de reis?
- Welk deel van de weggebruikers vindt de reistijdinformatie zinvol die via het GRIP/DRIP wordt verschaft, en in welk opzicht wordt deze informatie zinvol gevonden?
- Wat is de mening van de weggebruikers over de betrouwbaarheid van de reistijdinformatie; komt de aangeboden reistijd overeen met de gepercipieerde reistijdverwachting?
- Welk deel van de weggebruikers vindt de boodschap van het GRIP/DRIP leesbaar en duidelijk, en waarom begrijpen sommigen deze boodschap niet of niet goed?
- Welke suggesties hebben weggebruikers voor verbeteringen van door het GRIP/DRIP verschafte reistijdinformatie?
- Welk deel van de weggebruikers kiest in het geval van congestie of stremming voor een alternatieve route die op het GRIP/DRIP is aangegeven?

Vervolgens is er behoefte om vast te stellen welk percentage in geval van congestie of stremming daadwerkelijk voor een alternatieve route kiest. Het betreft het in beeld brengen van de routekeuze-effecten op basis van de getoonde reistijd- en routeinformatie.

1.4 Uitvoering

Op 13 en 14 september 2010 zijn gedurende de gehele dag kentekens geregistreerd van passerende auto's op de volgende locaties:

- N261 (Midden-Brabantweg) bij Waalwijk;
- N279 (Maastrichtseweg) bij 's-Hertogenbosch richting Veghel;
- N279 (Kanaaldijk Noord) bij Veghel.

Van de passerende voertuigen zijn de adresgegevens opgevraagd bij de RDW. Uit de adresgegevens zijn per locatie 4.000 (bij Veghel 2.000) kentekenhouders geselecteerd. Aan deze kentekenhouders is per brief een uitnodiging gestuurd voor het invullen van een enquête op internet. Leaserijders zijn niet uitgenodigd voor deelname aan het onderzoek.

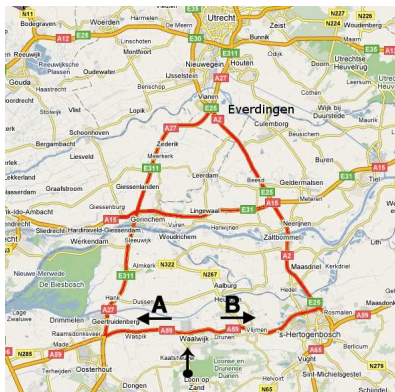
2 Grip bij Waalwijk

Bij Waalwijk, vlak voor de oprit naar de A59 is een grafisch route-informatiepaneel geplaatst. Deze GRIP toont reistijden en de locatie van stremmingen tot aan het knooppunt Everdingen voor de route via de A2 of via de A27.

2.1 Locatie en GRIP

In figuur 2 is een overzichtskarta van het GRIP bij Waalwijk weergegeven. Voor reizen richting knooppunt Everdingen kan bij Waalwijk een keuze worden gemaakt tussen de A59 richting de A27 (A) of de A59 richting de A2 (B). In het rood zijn beide routes richting knooppunt Everdingen weergegeven. Over deze beide routes wordt reistijdinformatie gegeven en informatie over de locatie van files. De reistijd zonder vertragingen om via de A27 bij knooppunt Everdingen te komen, is 30 minuten. De reis via de A2 kost 33 minuten. Via de A15 'oversteken' naar de A2 of A27 kost ongeveer 15 minuten extra reistijd.

Het GRIP bij Waalwijk is een statisch blauw bord waar op verschillende delen van het bord actuele informatie weergegeven wordt (zie figuur 2). Het bord geeft de reistijd tot knooppunt Everdingen bij Utrecht voor de route via de A27 en de route via de A2. Bij filevorming wordt op de wegenstructuur de locatie van de filevorming weergegeven door rode LED's. Daarmee wordt inzichtelijk of en waar de files staan.



Figuur 2: locatie en GRIP.

2.2 Response op de enquête

Gemiddeld passeren dagelijks 22.750 voertuigen het bord. Aan 4.000 kentekenhouders die het GRIP passeerden, is een uitnodiging gestuurd om op internet een enquête in te vullen over het GRIP. Het resultaat was 527 ingevulde enquêtes, een responserate van 13%. Van de respondenten reist 20% incidenteel langs het GRIP.

2.3 Resultaten

Doelgroep

Relatief weinig passanten van het GRIP hebben een bestemming (anders dan woning) boven Utrecht. Het aandeel passanten dat boven Utrecht woont is groter, zij passeren voornamelijk in de avondspits het GRIP.

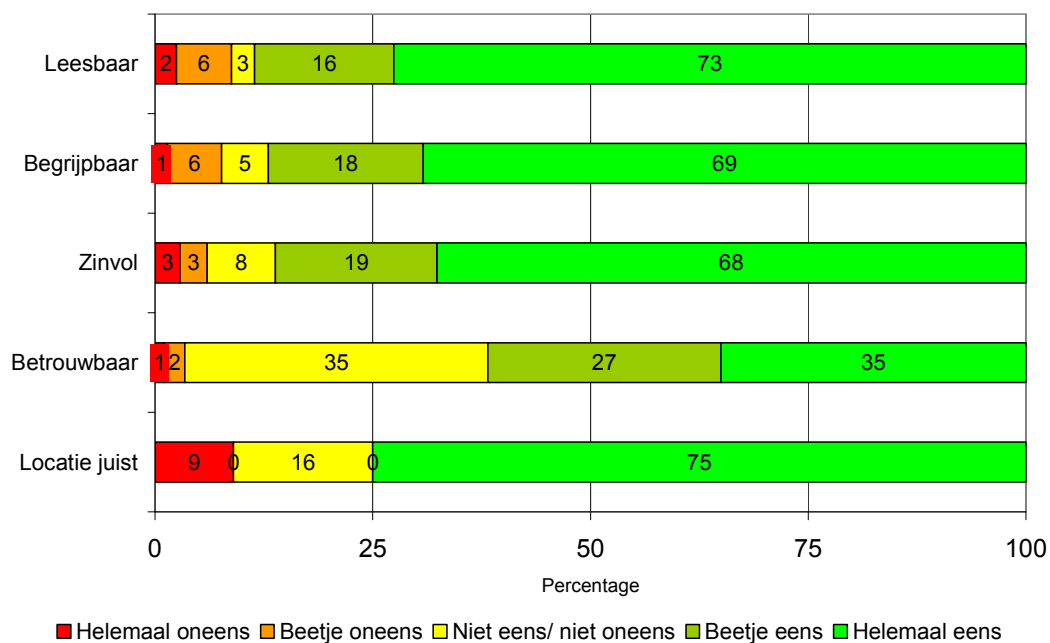
Van de respondenten kan 14% om de bestemming te bereiken zowel via de A27 als via de A2 rijden; 55% kan de reis niet via de A27 of de A2 maken. Zij gebruiken het GRIP in ieder geval niet om een routekeuze te maken. Dat wil niet zeggen dat het GRIP voor hen zinloos is. De informatie is ook relevant voor delen van de route. Het gevoel van comfort is in dat geval belangrijker dan het maken van een routekeuze.

Comfort

Aan de respondenten werd gevraagd om van een aantal stellingen over comfort van de reis als gevolg van reisinformatie op een GRIP aan te geven in welke mate deze bij hen pasten. Iets meer dan 50% van de respondenten vindt dat de informatie op het GRIP hun reis comfortabeler maakt, omdat ze een betere inschatting kunnen maken van hun reistijd en van hun aankomsttijd. Tussen de 40 en 50% van de respondenten geeft aan minder onzeker te zijn bij een routekeuze als de wegenstructuur wordt weergegeven en rustiger te reizen door te weten waar ze aan toe zijn. Meer dan 50% heeft behoefte aan de informatie op het GRIP, en bijna 50% geeft aan een andere route te nemen als deze een kortere reistijd heeft (en mogelijk is).

Perceptie

Perceptie informatie op GRIP



Figuur 3: perceptie informatie op GRIP.

Verandering van gedrag

% waarvoor informatie van belang is:	14% van de frequente reizigers heeft een bestemming die via beide routes bereikt kan worden !7% geeft aan geen keuze tussen routes te kunnen maken, maar de informatie wel te gebruiken voor deeltraject Voor 55% is geen van beide routes een optie
% dat gedrag verandert:	28% van de frequente reizigers verandert wel eens van route vanwege informatie op het GRIP

Wensen weggebruikers

9% ziet GRIP liever op een andere locatie zodat er meer tijd beschikbaar is om de informatie te lezen (bijvoorbeeld verkeerslicht). Reizigers vinden in de meeste situaties informatie over de lengte van de file, de vertraging en locatie van de file de belangrijkste informatie. Gewenste extra informatie:

- bij incidenten: soort incident en alternatieven;
- bij wegwerkzaamheden: locatie en termijn;
- bij slecht weer: advies over gewenst gedrag en kans op gladheid.

3 Drips 's-Hertogenbosch

Vlak na 's-Hertogenbosch richting het zuiden op de N279 (Maastrichtseweg) zijn twee dynamische route-informatiepanelen (DRIPs) geplaatst. Een van de DRIPs toont voor de reis tot aan knooppunt Ekkersrijt de reistijden voor de route via Veghel en de route via Eindhoven. Het andere DRIP toont voor de reis naar Uden de reistijden voor de route via Veghel en de route via Oss. In plaats van reistijden is het ook mogelijk om de tekst 'stremming' te tonen.

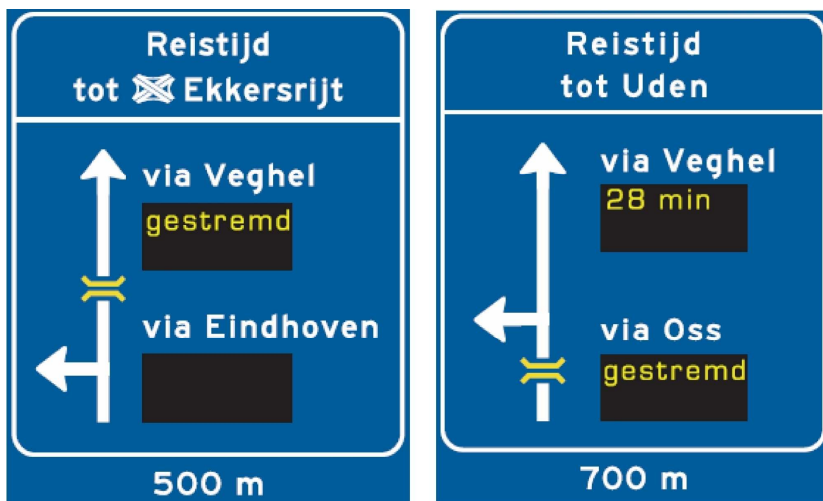
3.1 Locatie en DRIPs

Figuur 4 toont de locatie van de DRIPs bij 's-Hertogenbosch. Op het kaartje staan de routes waarover de DRIPs reistijdinformatie geven. In het rood beide routes van 's-Hertogenbosch naar Uden. In het groen beide routes van 's-Hertogenbosch naar knooppunt Ekkersrijt. Voor reizen richting Uden kan via Veghel (26 km en 26 minuten) en via Oss (29 km en 25 minuten) gereisd worden. De reis naar knooppunt Ekkersrijt is mogelijk via Eindhoven (35 km en 23 minuten) en via Veghel (30 km en 22 minuten).

De DRIPs bij 's-Hertogenbosch zijn statische blauwe borden waarop actuele informatie getoond wordt. Voor de routes naar knooppunt Ekkersrijt en die naar Uden wordt de reistijd getoond of in het geval van file de tekst 'stremming'. Zie figuur 5. In tegenstelling tot het GRIP bij Waalwijk wordt geen informatie gegeven over de locatie van de congestie.



Figuur 4: Routes van 's-Hertogenbosch naar knooppunt Ekkersrijt; de zwarte pijl geeft de locatie van het DRIP aan, in het groen de routes voor de bestemming Ekkersrijt, en in het rood de routes voor de bestemming Uden.



Figuur 5: DRIPs bij 's-Hertogenbosch met reistijden tot aan knooppunt Ekkersrijt en Uden.

3.2 Response op de enquête

Gemiddeld passeren per dag 8.750 voertuigen de borden. Aan 4.000 kentekenhouders die de DRIPs passeerden, is een uitnodiging gestuurd om op internet een enquête in te vullen over de DRIPs. Dit leverde 473 ingevulde enquêtes op. De response is aangevuld met deelnemers aan de enquête voor Veghel die ook voorbij de DRIPs bij 's-Hertogenbosch komen. Deze liggen immers aan dezelfde weg. De deelnemers aan die enquête werd gevraagd om ook een (verkorte) enquête voor 's-Hertogenbosch in te vullen. Dit leverde nog eens 60 extra ingevulde enquêtes op. In totaal dus 533 ingevulde

enquêtes, een responserate van 13%. Van de respondenten reist 19% incidenteel langs de DRIPs.

3.3 Resultaten

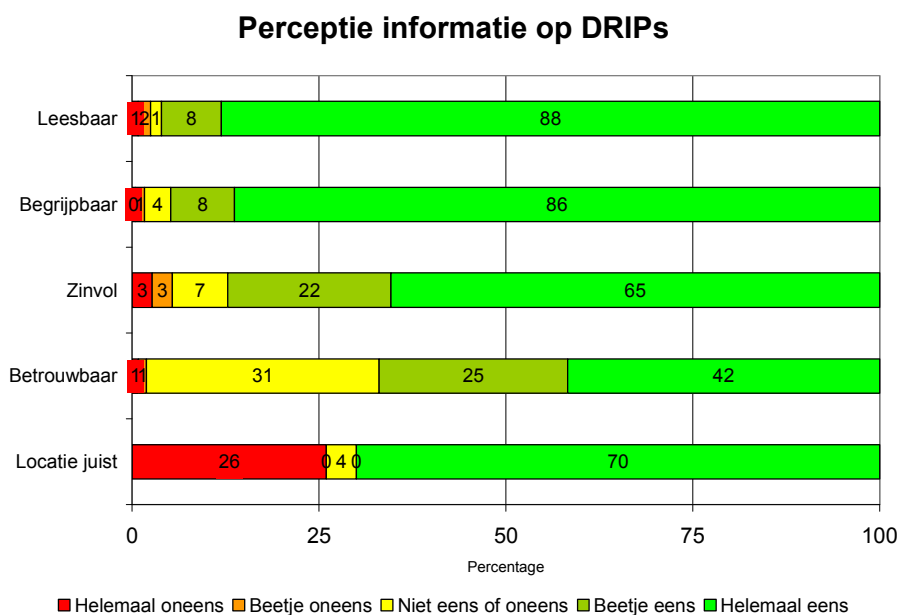
Doelgroep

Op basis van de waargenomen kentekens blijkt dat vooral inwoners van 's-Hertogenbosch het DRIP passeren in de ochtendspits of tijdens de restdag. De gemeenten waar de meeste passanten van de DRIPs wonen, liggen ten zuiden van 's-Hertogenbosch. Zij passeren de DRIPs voornamelijk tijdens de avondspits of restdag. Op basis van de bestemmingen die zijn opgegeven, is bepaald dat het DRIP met reistijden naar Ekkersrijt voor 26% van de respondenten van belang kon zijn. Het DRIP met reistijden tot aan Uden zou voor 42% van de respondenten van belang kunnen zijn. Daarbij is uitgegaan van een acceptatie van maximaal 15 minuten extra reistijd. De respondenten zijn echter strenger. Uit de enquête blijkt dat 51% van de respondenten geen van beide DRIPs van belang vindt voor zijn reis. Voor het DRIP met reistijden naar Ekkersrijt vindt 13% dat een keuze tussen beide routes gemaakt kan worden. Voor het DRIP met reistijden naar Uden vindt 16% van de respondenten dat ze de keuze hebben tussen de routes. De respondenten zijn dus strenger dan wat in theorie mogelijk is. Dit past bij het gegeven dat weinig reizigers op de N279 aangeeft regelmatig last van file te hebben. Dan is omrijden niet nodig en is een extra reistijd niet acceptabel.

Comfort

De informatie op het DRIP verhoogt het comfort van meer dan de helft van de reizigers. Zij geven aan behoefte aan de informatie te hebben. De informatie maakt schatting van de reis- en aankomsttijd mogelijk, waardoor rustiger gereden wordt. Dit heeft een positief effect op de verkeersveiligheid.

Perceptie



Figuur 6: perceptie informatie op DRIPs

Verandering van gedrag

% waarvoor informatie van belang is: DRIP Ekkersrijt voor 26% relevant. DRIP Uden voor 42% relevant.

% dat gedrag verandert: 29% van de frequente reizigers en 5% van de incidentele reizigers gebruikt een van de DRIPs voor een routekeuze .

Wensen weggebruikers

In een reguliere situatie: vertraging in tijd, alternatieven en lengte file. Bijzondere situaties: bij incidenten informatie over het soort incident en alternatieven. Bij wegwerkzaamheden: de locatie en de termijn van de werkzaamheden. Bij bijzondere weersomstandigheden: waarschuwingen over de omstandigheden.

Van de reizigers ziet 4% de DRIPs liever op een andere locatie. Bijvoorbeeld zo'n 100 tot 200 m eerder, zodat na het verlaten van het centrum van 's-Hertogenbosch al een routekeuze gemaakt kan worden. Ook wordt aangegeven dat de DRIPs te dicht op elkaar staan.

4 Drip Veghel

Ongeveer 13 km verder dan de DRIPs bij 's-Hertogenbosch staat bij Veghel een vervolg-DRIP. Het DRIP informeert over routes naar Helmond, Uden en Eindhoven. Bij deze DRIP gaat het primair om het tonen van reisinformatie. Mogelijkheden zijn de weergave van de reistijd of de weergave van het woord 'stremming'. Een routekeuze is eventueel alleen zinvol voor een reis naar Eindhoven. Deze reis kan eventueel ook via Helmond gemaakt worden.

4.1 Locatie en DRIP

In figuur 7 is een overzichtskaart van het DRIP bij Veghel weergegeven. Bij Veghel wordt de reistijd gegeven naar Helmond, Uden en Eindhoven. Deze reistijden worden voornamelijk gegeven als service aan de weggebruiker. Een routekeuze is met de locaties waarover reisinformatie wordt gegeven, niet voor de hand liggend. Het voordeel voor de weggebruiker is te weten hoe laat de aankomst is.

Het DRIP bij Veghel is een statisch blauw bord waar op verschillende delen van het bord actuele informatie weergegeven wordt. Het bord geeft de reistijd tot Helmond, Uden en Eindhoven. Bij filevorming wordt bij iedere locatie 'stremming' aangegeven. Zie figuur 7.

4.2 Response op de enquête

Aan 2.000 kentekenhouders die het DRIP passeerden, is een uitnodiging gestuurd om op internet een enquête in te vullen over het DRIP. Bij de enquête over de DRIPs bij 's-Hertogenbosch is aan de respondenten gevraagd of ze ook langs Veghel reisden.

Wanneer dat zo was, werden ze uitgenodigd ook een aantal vragen over het DRIP bij Veghel te beantwoorden. Het resultaat was 307 direct ingevulde enquêtes van weggebruikers die bij Veghel waren gesignaleerd en 177 ingevulde enquêtes van deelnemers aan de enquête van de DRIPs bij 's-Hertogenbosch. In totaal 484 ingevulde enquêtes, een responserate van 24%. Van de respondenten reist 19% incidenteel langs het DRIP.



Figuur 7: Locatie van het DRIP bij Veghel; het DRIP is geplaatst vlak voor de oprit naar de A50. Daarnaast het DRIP.

4.3 Resultaten

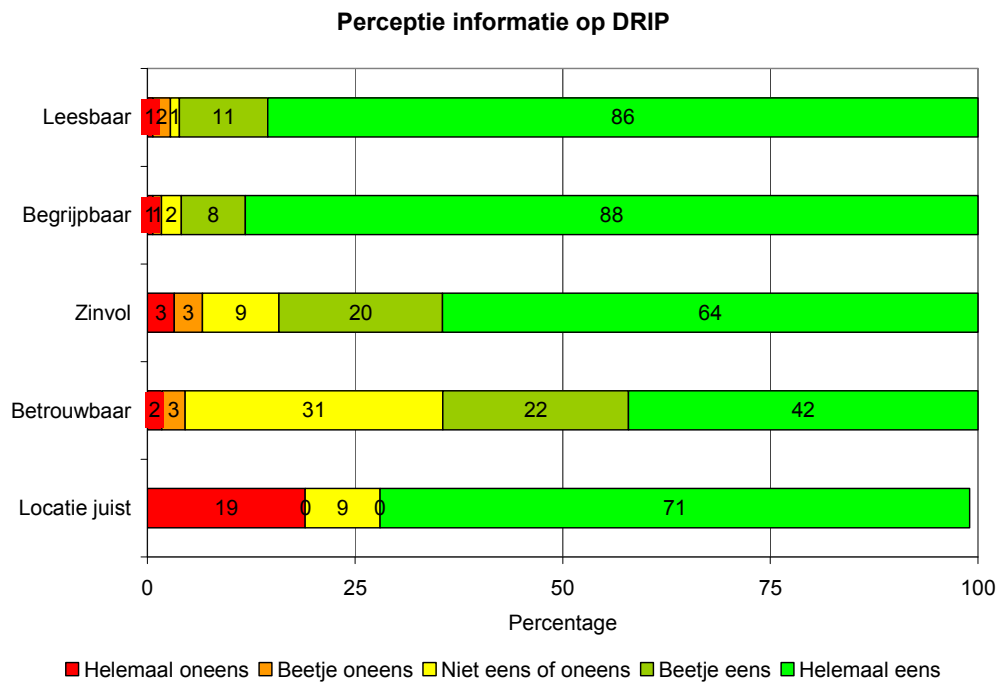
Doelgroep

Het DRIP geeft reistijdinformatie voor de reis naar Eindhoven, Uden en Helmond. Naast Veghel zijn dit ook de meest bezochte bestemmingen van de respondenten. De keuze voor deze plaatsen is goed geweest. Van de respondenten heeft 23% wat aan de reistijd tot aan Helmond, 23% heeft wat aan de reistijd tot aan Uden en 8% heeft wat aan de reistijd tot aan Eindhoven. Ongeveer 47% heeft geen bestemming waarvoor de informatie iets toevoegt.

Comfort

De informatie op het DRIP verhoogt het comfort van ruim de helft van de reizigers. De informatie maakt een schatting van de reistijd en de aankomsttijd mogelijk, waardoor rustiger gereden wordt. Dit heeft een positief effect op de verkeersveiligheid.

Perceptie



Figuur 8: Perceptie informatie op DRIP

Verandering van gedrag

% waarvoor informatie van belang is: voor 23% van de reizigers is de reistijd tot aan Helmond relevant, voor 23% is de reistijd tot aan Uden relevant en voor 8% de is reistijd tot aan Eindhoven relevant.

% dat gedrag verandert: 31% van de frequente reizigers geeft aan de informatie op het DRIP te gebruiken. Incidentele reizigers gebruiken de informatie niet.

Wensen weggebruikers

Van de reizigers ziet 9% het DRIP liever op een andere locatie, zodat eerder voor een alternatieve route gekozen kan worden in het geval van stremming. Ook ontstaat zo meer tijd voor het nemen van een beslissing.

5 Conclusie

5.1 Gebruikers van de informatie

De informatie op de borden wordt voornamelijk gebruikt door reizigers die frequent langs het bord komen. Voor alle drie de locaties geldt dat ongeveer 30% van de frequente reizigers wel eens van route verandert als gevolg van informatie op de borden.

Voor het GRIP bij Waalwijk geldt dat 14% van de frequente reizigers een bestemming heeft die via beide routes bereikt kan worden. Van de reizigers verandert 29% wel eens van route op basis van informatie op het bord.

Voor de DRIPs bij 's-Hertogenbosch geldt dat het DRIP met informatie richting Ekkersrijt voor 26% van de reizigers relevant is. Het DRIP met reistijden tot aan Uden is voor 42% van de weggebruikers relevant. Van de frequente gebruikers verandert 29% wel eens van route na het passeren van deze DRIPs.

Het DRIP bij Veghel toont reistijden tot aan Helmond, Uden en Eindhoven. Deze informatie is respectievelijk voor 23, 23 en 8% van de passanten relevant. Een routekeuze maken is bij het DRIP niet aan de orde. Van de reizigers geeft 31% aan de informatie te gebruiken.

Reizigers die incidenteel op een traject reizen met een van de borden met informatie, maken nauwelijks gebruik van de informatie. Zij baseren zich liever op hun navigatiesysteem.

5.2 Beoordeling van de informatie

Voor alle drie de locaties waar informatie is geplaatst, geldt dat de borden op de juiste locatie staan, goed opvallen, goed leesbaar en begrijpbaar zijn en comfortverhogend zijn. Het juiste type bord is gebruikt per locatie. Het GRIP bij Waalwijk, omdat daar ook geprofiteerd kan worden van file-informatie door reizigers die maar een deel van het traject afleggen. De DRIPs bij 's-Hertogenbosch, omdat deze een routekeuze geven voor een gehele route. En de vervolg-DRIP bij Veghel, omdat deze het comfort van de reis vergroot voor routes waarvoor minder alternatieven zijn.

Naast een keuze tussen routes worden de borden ook gewaardeerd vanwege het comfort dat geboden wordt. Door de informatie kan de reis- en aankomsttijd beter ingeschat worden. De respondenten geven aan dat ze daardoor rustiger rijden, wat de verkeersveiligheid ten goede komt.

5.3 Verbetermogelijkheden

Respondenten onderschatten de mogelijkheid om hun bestemming ook via een andere route te bereiken. Van een aantal bestemmingen waarvan de respondenten aangaven dat ze daarvoor niet via beide routes op de borden konden reizen, bleek uit een reistijdberekening dat beide routes redelijkerwijs mogelijk waren. De potentie van de doelgroep wordt hierdoor niet optimaal benut. Het GRIP heeft waarschijnlijk een kleinere doelgroep dan de DRIPs.

De informatie die op de borden wordt getoond, komt niet helemaal overeen met de wensen van de weggebruikers. De weggebruikers wensen bij bijzondere omstandigheden, zoals slecht weer of evenementen, extra informatie voor die situatie. Aangeraden wordt het huidige ontwerp uit te breiden met een vrij te programmeren tekstregel. Dit om specifieke berichten te kunnen weergeven en te verwijzen naar informatie op internet.

De informatie op de borden wordt door een deel van de weggebruikers niet gebruikt, omdat zij geen bestemming hebben bij de plaatsen waarover reistijdinformatie gegeven wordt. Meestal betreft het verkeer dat een bestemming heeft rondom de plaats waar het bord staat. Dit gaat om ongeveer de helft van de ondervraagden. De overige weggebruikers gebruiken de informatie voor een keuze tussen de aangegeven routes of voor een deel van de route. De respondenten veranderen ongeveer 10 tot 20% van hun ritten van route. De reden is meestal dat op de route die meestal gereden wordt, file staat en op de alternatieve route geen file.

5.4 In-car informatie

De wegkantsystemen hebben een duidelijke toegevoegde waarde op de doorstroming van het verkeer en het comfort van de reiziger. Zeker als aan de informatie ook toegevoegd wordt wat de oorzaak van een stremming is. De toegevoegde waarde ten opzichte van in-car systemen gaat echter afnemen in de komende tien jaar. Als in-car systemen voldoende ontwikkeld zijn in de markt om dezelfde en meer informatie te bieden als wegkantsystemen, dan worden de wegkantsystemen steeds minder belangrijk. Voor de komende jaren blijft wegkant informatie belangrijk om te tonen. Met name omdat de frequente reizigers op een traject nog niet de gewoonte hebben een in-car systeem te gebruiken voor hun reis. Door groei in in-car systemen zijn goedkopere varianten van DRIPs, bijvoorbeeld mobiele DRIPs aan te bevelen boven de duurdere varianten. Bij calamiteiten en slechte weersomstandigheden zijn deze effectief inzetbaar. In omstandigheden waarin de behoefte aan informatie het grootst is, is het effect ook het grootst.