Vlaams Parlement

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1210
van **ANNICK DE RIDDER**
datum: 31 mei 2016

---

aan **BEN WEYTS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

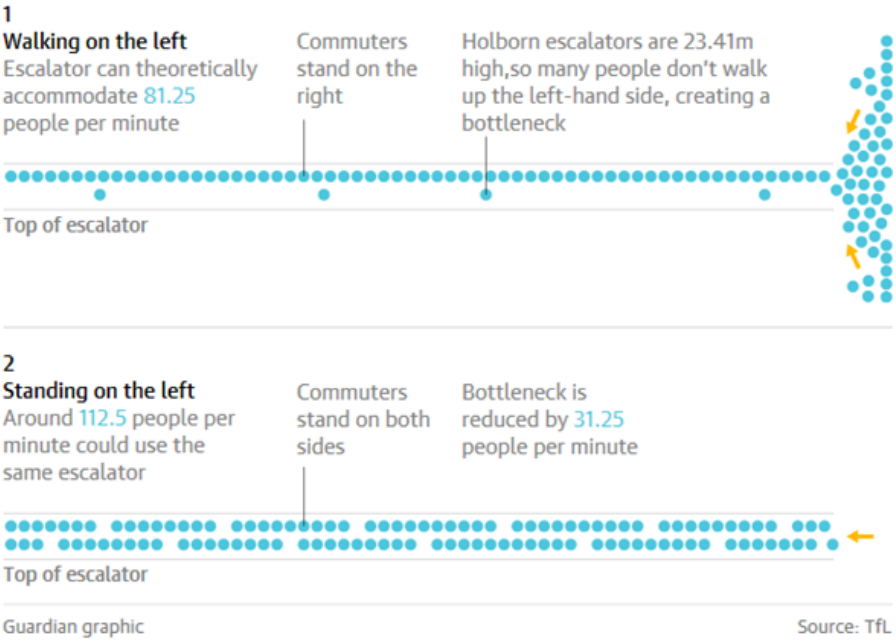
Metrostations De Lijn - Efficiënt gebruik roltrappen (2)

Om het comfort van de gebruiker te verbeteren, werden de metrostations van De Lijn uitgerust met roltrappen. Iedereen die met enige regelmaat van de metro gebruikmaakt, merkt dat de reiziger soms wordt opgehouden doordat mensen zowel links als rechts stilstaan op de roltrap terwijl er achter hen gehaaste mensen gehinderd worden.

Om op dit probleem een antwoord te bieden, wordt in een aantal van de ons omringende landen het principe 'Stand on the Right, Walk on the Left'/'Rechts Staan, Links Gaan' (SRWL) gehanteerd. Het bekendste voorbeeld is ongetwijfeld de Underground in Londen. Mensen die zich rustig naar de perrons willen begeven, staan aan de rechterzijde van de roltrap. Zij die gehaast zijn, kunnen de roltrap langs de linkerzijde gebruiken. Dit verhoogt aanzienlijk de doorstroming van de reizigers, en zorgt ervoor dat aansluitingen gehaald kunnen worden. Zelfs reizigers die minder gehaast zijn, zullen zo ook sneller geneigd zijn om van de linkerzijde gebruik te maken.

De minister antwoordde op mijn schriftelijke vraag 278 van 25 november 2015 dat hij zou laten onderzoeken of er op administratief niveau stappen kunnen worden gezet om hier verder werk van te maken. De Lijn had over het principe in het verleden ook al verkennende gesprekken met een middenveldorganisatie, die daaromtrent toen het voortouw wou nemen. De invoering van het principe zou dan ook onderzocht worden door de diensten van de vervoermaatschappij.

Ondertussen bereikten ons berichten dat men in Londen op sommige plaatsen de gang van zaken evalueert. Daar wordt men net geconfronteerd met capaciteitsproblemen, waarbij het SRWL-principe juist zorgt voor congestie vóór de roltrappen (zie afbeelding).



We kunnen dus twee verschillende doelstellingen onderscheiden: enerzijds gebruikers zo spoedig mogelijk richting het openbaar vervoer leiden (toegangswegen richting perrons), anderzijds de capaciteit van de roltrap maximaliseren en congestie vermijden bij de gebruikers die de metro verlaten. De vraag rijst dan ook op welke manier deze betrachtingen met elkaar verzoend kunnen worden.

1. Heeft De Lijn de uitrol van het principe 'Stand on the Right, Walk on the Left'/'Rechts Staan, Links Gaan' onderzocht?
2. Kunnen beide bekommernissen, enerzijds de hoffelijkheid tegenover gehaaste mensen (richting de perrons), anderzijds de eventuele onderbenutting van de capaciteit van roltrappen (vertrekkend van de perrons), met elkaar verzoend worden?

   Zo ja, zal de vervoersmaatschappij dit systeem invoeren, en op welke termijn en volgens welke modaliteiten? Heeft De Lijn ook contact gehad met andere vervoermaatschappijen over een eventuele gelijktijdige invoering hiervan, en met welk resultaat (bijvoorbeeld stations NMBS)? Zo neen, waarom niet?

BEN WEYTS
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

ANTWOORD
op vraag nr. 1210 van 31 mei 2016
van **ANNICK DE RIDDER**

---

1. De Lijn heeft het principe 'Stand on the Right, Walk on the Left' onderzocht in functie van de praktische settings in haar premetrostations.
   De actuele situatie op het terrein werd daartoe gescreend.
   Op basis van een 360° input (waaronder die van TTB) werden zes pictogrammen ontworpen. Deze pictogrammen werden in de premetro getoond aan reizigers/passanten, waarbij werd gepeild naar de duidelijkheid van de boodschap.
   Uit deze test kwam het pictogram in bijlage 1 manifest naar voor als meest verkieslijk.

   De Lijn Antwerpen volgde ook het experiment in de Londense metro, waarbij het principe 'stand right, walk left' uiteindelijk wordt opgeheven, op de voet (Zie bijlage 2: the tube at a standstill).
   Uit de Londense studie blijkt dat het opheffen van het 'Sta rechts-Stap links'-principe het debiet van de roltrap verhoogt: wanneer een grote groep mensen aanschuift om de trap te kunnen gebruiken, is het m.a.w. efficiënter om niet het 'Sta rechts-Stap links'-principe toe te passen, maar elke trede optimaal te benutten door er met twee naast elkaar op stil te staan.

2. De Vlaamse situatie wijkt af van de Londense situatie. Het – uit de Londense studie resulterende – volledig 'sta stil'-principe op de roltrappen is enkel relevant bij het verlaten van een drukke tram of trein.
   De aanvoer naar tram of trein gebeurt echter 'gewoonlijk' geleidelijk met beperkte pieken van drukte. Er kan worden gesteld dat bij de aanvoer het optimaal principe varieert naargelang die drukte. Dynamische signaletica is echter (nog) geen optie.

   Stellen zich alsnog problemen dan kan verzoening worden bereikt door het 'sta rechts-stap links' principe enkel op de neergaande trappen (naar de perrons) op te leggen (=aanvoer) en geen principe op te leggen voor de opgaande trappen (=afvoer).

   De Lijn bereidt de uitrol op het terrein voor; de pictogrammen zullen door de eigen diensten worden aangebracht.

BIJLAGEN

1. Pictogram
2. The tube at a standstill