

Basel: gelijkgrondse tram verleidt ook automobilisten

Premetro was en blijft onbetaalbaar en ongewenst in Basel

MARC BROECKAERT, DIRK CLAES, LUC DESMEDT, ETIENNE VAN DAELE (REIZIGERSBOND)
EN JOHAN DE MOL (UGENT EN REIZIGERSBOND) - MET DANK AAN OV-JOURNALIST HERMAN WELTER

Ruim 30 jaar geleden was Johan Sauwens, toenmalig Vlaams minister van Verkeer en Openbare Werken en huidig voorzitter van De Lijn, op werkbezoek in de Zwitserse stad Basel. In zijn gezelschap waren de toenmalige burgemeesters van Antwerpen en Gent, en toplui van het ministerie van Openbare Werken. Ze raakten onder de indruk door de reizigersvriendelijke verkeerslichtenbeïnvloeding waarmee de Zwitsers voor een vlotte doorstroming van tram en bus zorgen. Werden de toen geleerde lessen nadien ook in Vlaanderen omgezet in beleidsdaden ten gunste van stedelijk openbaar vervoer?

Basel blijft succesvol kiezen voor de uitbreiding van de gelijkgrondse tramlijnen boven de aanleg van een onbetaalbare premetro. We belichten de ontwikkelingen bij het stedelijke openbaar vervoer in de meest bevolkte stad van Zwitserland.

BASEL ALS REGIONALE MAGNEET

De Baselse metropolitane regio, met 30 km doorsnede, telt ongeveer een miljoen inwoners en oefent een grote aantrekkingskracht uit op de Elzas en op de Duitse deelstaat Baden-Württemberg. In de Eu-regio TriRhena (van Colmar en Freiburg im Breisgau tot Liestal en Basel) wonen ongeveer 2,3 miljoen mensen.

Basel bestaat uit twee halfkantons. De eigenlijke stad Basel (het halfkanton Basel-Stadt) telde 221.991 inwoners in 1973; in januari 2022 waren dat er 201.967. Het halfkanton Basel-Landschaft (BL) telde 294.316 inwoners in januari 2022. Er leven gemiddeld 8.210 inwoners per km²¹. Er zijn ongeveer 185.800 werkpendelaars, van wie 104.600 van buiten de beide Baselse halfkantons komen. Grensforensen uit Frankrijk en

Duitsland komen voor 82% met de auto, 13% nemen het OV. De pendel uit andere Zwitserse kantons gebeurt voor 59% met het OV, voor 33% met de auto. De pendel in Basel gebeurt voor 48% met het OV, 42% met de fiets en te voet en 11% met de auto².

52% van de Baselse huishoudens beschikt niet over een eigen auto. De motoriseringsgraad per duizend inwoners nam af van 331 personenwagens in 2004 naar 307 in 2021. Het stedelijke wegnnet is voor 63% ongeschikt voor doorgaand verkeer. Het fietsgebruik nam tussen 2003 en 2015 toe met 18%. Ongeveer 100.000 reizigers passeren doordeweeks op de Centralbahn-platz (hoofdtreinstation SBB – zie foto op rechterpagina). Langs Basel passeren autosnelwegen voor het (internationale) transitverkeer; een volwaardige binnenstadsrondweg ontbreekt.

TRAM WAS AANJAGER STADSONTWIKKELING

In Basel reed de eerste tram van het stedelijke OV-bedrijf Basler Verkehrs-Betriebe (BVB) in 1895. De tram was de aanjager voor de stedelijke ontwikkeling tot 1915, ook in de naburige Elzas. Na een periode van stagnatie kwam de achteruitgang. De uit Franse en Duitse grenssteden naar Basel toelopende tramlijnen werden tussen 1957 en 1967 op niet-Basels grondgebied opgeheven. In 2022 omvat het tramlijnnnet 79 km.



Foto: vzw Reizigersbond, 2022

(Brom)fietsers moeten wachten achter bus en tram die stoppen aan (verhoogde) rijweghalte.

¹ www.statistik.bs.ch, Statistisches Amt des Kantons Basel-Stadt; Geschäftsbericht BVB van 1990 tot 2021.

² Städtevergleich Mobilität. Zürich, Planungsbüro Jud, 2017.



Scherf in een tram met de vertrektijden (in realtime) uit het hoofdtreinstation.

BELANGRIJKE TUSSENSTAPPEN IN DE TRAMONTPLOOIING

De autodrukke leidt tot premetroplannen

De in de jaren 1950 toenemende autodrukke woog ook op het Baselse tramnet. In 1953 werd een voorstel afgewezen om de noordzuidtramlijn 3 Burgfelden-Birsfelden te 'verbussen'. In 1958 werd een Gesamtverkehrsplan voorgelegd, met verkeersingrepen die zware schade aan het stadsbeeld zouden toebrengen. Ingenieurs en architecten deden een tegenvoorstel:

- grote ring langs de spoorlijnen;
- stadsrondweg langs bestaande (op vier rijstroken uit te bouwen) straten;
- verknoping van de drie, aan de rand van de binnenstad eindigende, metersporige voorstadsspoorlijnen met het hoofdstation SBB.

Dat voorstel ging deels in uitvoering: zo werd nabij het stadshart het wegviaduct Heuwaage gebouwd.

Een ander onderdeel van het voorstel was de aanleg van een Tiefbahn (ondergrondse trambaan) van 2,6 kilometer; van het hoofdtreinstation over een nieuw te bouwen brug naar het stadsdeel Kleinbasel, op de rechter Rijnsoever³. Het historisch gegroeide tramnet zou ingrijpend worden hertekend. In de praktijk werd enkel in 1966 de tramlijn over de Johanitterbrücke opgeheven, zoals gevraagd door de automobiellobby.

OV-burgerinitiatief grijpt zijn kans

Anders dan in België en Duitsland waren er destijds in Zwitserland geen confederale investeringsmiddelen om tramlijnen ondergronds te brengen. Die financieringslacune gaf een uitgelezen kans aan een burgerinitiatief van geëngageerde OV-voorstanders. In 1971 mondde dat uit in de oprichting van de Interessengemeinschaft Öffentlicher Verkehr (IGÖV). Die belangenver-

eniging van OV-reizigers verwierp het voorstel om de tram ondergronds te brengen.

In 1976 was één op de tien leden van de Grosse Rat (het kantons- en stadsparlament) ook lid van de IGÖV. De OV-reizigersbelangen werden dan ook op het politieke beslissingsniveau behartigd. Een in 1976 opgestelde evaluatie van het Gesamtverkehrsplan stelde de vervanging van minder drukke tramlijnen door bussen voor. IGÖV stelde een tegenexpertise op, met verdere elektrificatie van het busnet. De computersimulaties van de stedelijke administratie kwamen tot gelijklopende aanbevelingen als die van de burgerexperten van IGÖV.

In 1973: OV als antwoord op de oliecrisis

Als antwoord op de oliecrisis lezen we in het BVB-jaarverslag over 1973: "Het openbaar vervoer verleidelijk maken voor elke burger betekent: betrouwbare dienstverlening, optimale doorstroming, vermindering van de totale verplaatsingstijd door korte wandelafstanden naar de halten en geringe wachttijden op tram of bus. Hoe? Door een fijnmazig lijnennetwerk, hoge frequenties en geïntegreerde tarieven." ⁴

OV-voorrang: met verf en politieke moed

In de praktijk werd de BVB-ambitie mogelijk gemaakt door het principebesluit van de Grosse Rat van 23 september 1971. Dat besluit stelde dat het OV zowel in de binnenstad als in het voorstadsverkeer voorrang moest krijgen op het privéverkeer. Die voorrang staat ingeschreven in artikel 30 van de kantonale grondwet. In december 1971 vond een succesvolle proef plaats, met autoluwe zones in de centrale wijken (Gross- en Kleinbasel): het tram- en busverkeer verliep meteen weer vlot. Dat circulatieplan werd definitief bij besluit van 22 maart 1972; de autoluwe zone werd in december 1972 fors uitgebreid.

³ Geschäftsbericht BVB, 1973.

⁴ JZ, Basels erste Tiefbahnetappe, in: Neue Zürcher Zeitung, 22.02.1968.



Foto: vzw Reizigersbond, 2022

Autofile: wegmarkering ten voordele van de tram. Op tramsporen is linksafslaan verboden.

De eerste fase van die verkeersmaatregelen beoogde een auto-luwe historische binnenstad. Met verf werden eigen tram- en busstroken gemarkeerd. Door op tramsporen linksafslaan te verbieden, door éénrichtingsstraten in te stellen en door langspaarkeerplaatsen te schrappen viel het oponthoud voor trams en bussen weg. Aan de verkeersregelininstallaties kreeg het tramverkeer een 'groene golf'. Volgens de BVB-stiptheidsregels rijden 86% van de trams en 82% van de bussen op tijd: ze vertrekken van elke halte niet meer dan 60 seconden te vroeg en niet meer dan 120 seconden te laat. Zodra de vertraging de 120 seconden overschrijdt, wordt dat op de echtijdborden geafficheerd. IGÖV vergeleek in 1979 de snelheid van een tramlijn in Stuttgart en in Basel. De gelijkgrondse Baselse tramlijn 6 van Riehen naar Allschwil meet 12,582 km en telt 35 haltes. De rijtijd bedraagt 42 minuten, de gemiddelde onderlinge halteafstand 359 meter, de gemiddelde snelheid 18 km/u. De toenmalige premetrolijn 4 in Stuttgart (Obertürkheim-Ostend-Hölderlinplatz), met als gemiddelde halteafstand 440 meter en 2,5 kilometer tramtunnel onder het stadscentrum, had een gemiddelde snelheid van 18 km/u. De verklaring voor die vergelijkbare gemiddelde snelheid: het al dan niet voorrang geven aan de tram aan de verkeersregelininstallaties. Er kwam tegenkanting van de 'Verkehrsliga' (Baselse automobilistenlobby) en van handelaars. Eind 1972 kwam het tot een vergelijk, zodat verder kon worden gepland. De premetroplannen werden definitief opgeborgen.⁵

⁵ Eckehard Frenz, *Die Baseler Alternative*, in: *Der Stadtverkehr*, 11-12/1979.

In dezelfde periode kwam het eerste premetrobaanvak in Antwerpen tot stand (zie het artikel Basel versus Antwerpen op pagina 24 in dit nummer).

De tariefintegratie en het milieuabonnement

In Basel bestonden tot 1974 zeven verschillende OV-tarieven. In 1975 kwam een eerste bescheiden tariefintegratie tot stand, in 1978 het Tarifverbund Basel voor alle abonnementen en in 1981 voor alle vervoerbewijzen. In 1984 werd het milieuabonnement (Umweltschuttabo) ingevoerd.

In 1985 vroegen de kantons Basel-Stadt en Basel-Landschaft aan de OV-bedrijven om de haalbaarheid te onderzoeken van een tariefverbond waarbij het hele OV betrokken was. In 1987 werd het Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) ingevoerd.⁶

Met één ticket, rittenkaart of abonnement mag men met alle OV-middelen in de TNW-regio reizen, uitgezonderd de intercitytreinen. Het tariefverbond strekt zich uit over 10.769 vierkante kilometer, omvat 150 gemeentes, zes kantons en een lijnennet van 750 km, gedeeltelijk ook in het Verkehrsverbund van de Duitse grensstad Lörrach. Voor langeafstandspendelaars betekende de invoering van het Umweltschutz-Abonnement (U-Abo) een fikse besparing. Het is zonegrensoverstijgend en geldt in het gehele tariefverbondsgebied.

Het U-Abo bestaat in een niet persoonsgebonden variant (übertragbar). Dat U-Abo kan dus ook door anderen dan de koper worden gebruikt, net als de auto(sleutels). Wie een

⁶ Yves Jundt, *Tarifverbund Nordwestschweiz. Milieu- en klantvriendelijk openbaarvervoerabonnement*, in: *Openbaar Vervoer*, april 1987.

abonnement op eigen naam verkiest, betaalt 20% minder. In het tariefverbondsgebied gedomicilieerde ouderen vanaf 65 jaar en jongeren tot en met 25 jaar betalen een lager tarief voor hun persoonsgebonden abonnement. Een jaarabonnement kost de prijs van tien maandabonnementen. Het woonkanton subsidieert elk U-Abo forfaitair (in 1992: 25 CHF). Het U-Abo geldt ook op de buslijnen in het Duitse Verkehrsverbund Lörrach evenals op de bussen van Distribus van en naar de naburige Franse stad Saint-Louis. Conform een in 2020 aangepaste verdeelsleutel gaan de vervoersontvangsten voor 49% naar de BVB, 23% naar Baselland Transport, 18% naar de federale spoorwegen SBB, 6% naar Postauto en 4% naar Autobus Liestal.

In 1982 maakte elke inwoner van Basel gemiddeld 300 tram- en busritten per jaar. Ter vergelijking: in Gent was dat toen 120 ritten per jaar. Het succes van het U-Abo leidde bij BVB op korte termijn tot een reizigersgroei met 21%. Het succes verhoogde de kostendekking en noopte de BVB tot de aanschaf, op zeer korte termijn, van 26 nieuwe trams. In 2002 beschikte 37% van de inwoners over een U-Abo: er waren meer U-Abo's in omloop dan ingeschreven auto's.

Een hoge haltedichtheid, een restrictief parkeerplaatsenbeleid

Op 40% van de halten bedraagt – anno 2022 – de maximale wachttijd op de eerstkomende tram of bus overdag minder dan 5 minuten; op 90% van de halten moet hooguit minder dan 10 minuten worden gewacht. De haltedichtheid is hoog. Gemiddeld zijn er 9 lijnkilometer per km². Van de 104.000 autoparkeerplaatsen is een vierde openbaar toegankelijk; drie vierde is voor privégebruik voorbehouden. De autoparkeertarieven op straat en in parkeergarages schommelen tussen 1 CHF en 4 CHF per uur; de (enige) bewonersparkeerkaart per huishouden kost 140 CHF. Bij nieuwbouw van kantoren, winkels en woningen zijn autoparkeerplaatsen niet verplicht; wel moet bij nieuwbouw per kamer in één fietsparkeerplaats worden voorzien. Nieuwe openbare parkeerplaatsen (bv. parkeergarage Kunstmuseum) worden gecompenseerd door schrapping van bestaande parkeerplaatsen binnen een straal van 500 meter.

De financiering

Na 50 jaar immobilisme kwam er sinds 2005 een financiële ondersteuning door de confederale overheid voor het Agglomera-



Foto: vzw Reizigersbond, 2022

Op de centrale Baselse binnenstadsroute rijden tot 54 trams per uur en per richting: bijna dubbel zoveel als het aantal trams dat De Lijn in de Antwerpse premetrotunnels als maximaal haalbaar acht.

tionsprogramm (tramlijnitbreidingen).

Ook in 2005 keurde de Baselse bevolking de verzelfstandiging van de BVB goed. Het kanton Basel-Stadt blijft eigenaar van het agentschap en legt aan de BVB een door de Grosse Rat goedgekeurde Leistungsauftrag (prestatiecontract) op. Sinds 1998 vergoedt het kanton ook de door het gemotoriseerde privéverkeer ontstane hinder.

Grenspendelaars overstapvrij naar stadshart

Er valt meer nieuw cliënteel te werven door de vermindering van het grensoverschrijdende autoverkeer dan door te mikken op verdere OV-reizigersgroei in de beide halfkantons, waar het OV al 37% marktaandeel heeft. In 2006 bedroeg het OV-marktaandeel in verplaatsingen door pendelaars vanuit Duitsland naar Basel 17%, grotendeels dankzij de halfuurdienst op de S-Bahn. In 2013 wees een studie van het trinationale eurodistrict uit dat ca. 20.000 grenspendelaars uit Frankrijk komen. 13% komt met het OV (van wie 70% met de trein Mulhouse-Basel), 82% met de auto en 5% met de fiets en te voet. Uit welbegrepen eigenbelang betaalden de Zwitsers 40% van de aanlegkosten voor de verlenging van de Baselse tramlijn op Frans grondgebied en 50% voor de tramlijn op Duits grondgebied. Basel exporteert het eigen hoge OV-aanbodsniveau met de bedoeling de binnenstedelijke wegverkeersproblemen te verminderen.

De tramlijnitbreiding naar Duitsland

In 2014 werd de meest beklante Baselse tramlijn 8 verlengd naar Weil am Rhein (ca. 29.500 inwoners): 2,8 km, waarvan 1,8 km op Duits grondgebied. De opkomst bedraagt 8.000 tramreizigers per dag, onder hen 3.700 pendelaars. Door het intense wegverkeer en de tijdrovende administratieve formaliteiten van automobilisten aan de grenscontrolepost raakte de tramdienstreg-

ling ontwricht: de dienstuitvoeringsstabiliteit bedroeg slechts 74%. Wegens de in 2015 gewijzigde wisselkoers werd in Weil winkelen ook voor de Baselse bevolking voordeliger. Om die toeloop op te vangen rijdt tram 8 sindsdien op zaterdagnamiddag om de 7,5 minuten (voorheen: 15 minuten) voorbij de Baselse eindhalte Kleinhüningen door naar Weil am Rhein. Inspelend op die toeloop wordt een winkelcentrum gebouwd bovenop de bestaande tramkeerlus in Weil. De tramlijndoortrekking naar het Läublinpark in Weil werd in het goedgekeurde Agglomerationsprogramm opgenomen.

De tramlijnitbreiding naar Frankrijk

Saint-Louis telde 22.413 inwoners in 2019. De Franse grensstad was in 2006 niet gereed voor een door Basel gesuggereerde tramlijnitbreiding over de toen pas recentelijk gerenoveerde hoofdstraat. Sinds 2017 rijdt de Baselse tram 3 over 3,1 kilometer door een nog te ontwikkelen perifeer gebied (wonen, bedrijven, hotels) naar het SNCF-station Saint-Louis. Daar kwamen 450 B+R-plaatsen en 740 P+R-plaatsen, waarvan 350 voor tramreizigers zijn gereserveerd, betaald door de Zwitsers. De verlengde tramlijn mikt op de 30.000 pendelaars die dagelijks uit de Elzas naar Basel komen. De doelstelling: 1.870 auto's minder. Ook wordt gemikt op 'interne' verplaatsingen naar een grote Franse middelbare school.

Volgens de planning wordt de tram later doorgetrokken naar een koopcentrum en de luchthaven Euro-airport Basel-Mulhouse-Freiburg. Het stadsbestuur van Saint-Louis herhaalde die wens in september 2022.

De grensoverschrijdende buslijnen

Vanuit Saint-Louis en Huningue rijden Franse bussen over een andere route om de 15 minuten tot aan de centrale tramhalte



Een Franse bus rijdt overstapvrij naar het plein vlak naast Basel Marktplatz.

Foto: vzw Reizigersbond, 2022

Foto: vzw Reizigersbond, 2022



Lagevloertoegang in een oude trambijwagen.

Schifflande/Marktplatz in Basel. Sinds 2008 bieden BVB en Südbadenbus de grensoverschrijdende buslijn 38 aan: vanuit de Duitse stad Grenzach-Wyhlen kan men overstapvrij tot het dynamische Baselse bedrijfengebied Bachgraben, vlakbij de Franse grens. Buslijnen die voorheen hun eindhalte in het stadscentrum hadden, werden onderling verknoot tot een doorsnedelij.

De privé werkt mee

De belangrijke Baselse werkgever Roche stelt dat werknemers die op maximaal 45 minuten OV-reisafstand wonen, geen aanspraak kunnen maken op een autoparkeerplaats op het bedrijfs-eigen parkeerterrein. Wie op meer dan 45 OV-minuten woont, moet een parkeerplaats aanvragen en huren. Met de huur-opbrengst van de parkeerplaats betaalt Roche de werkgeversbijdrage in het U-Abo. Die kostenbewuste aanpak liet toe om honderden parkeerplaatsen niet aan te leggen. Voor de fietsende werknemers stelt Roche omkleedruimtes en douches ter beschikking.

'Njet' voor autovriendelijk burgerinitiatief

In het voorjaar 2020 wees een volksraadpleging een autovriendelijk burgerinitiatief af. Tegelijkertijd aanvaardden de kiezers het tegenvoorstel 'Zämme fahre wir besser' ('Samen rijden wij beter'). Dat voorstel vroeg onder meer absolute OV-voorrang, een verbod op langparkeerplaatsen op tramroutes en een fijnmazig busnet in de woonwijken. In september 2020 werd dat goedgekeurde voorstel concreet: parkeren langs tramroutes werd verboden op plaatsen waar geen 1,5 meter minimumafstand tussen geparkeerde voertuigen en de rechtertramrail kan worden gewaarborgd. Dubbele doelstelling: veilig fietsverkeer en 'foutparkeerhinder' voor het tramverkeer voorkomen.

De bevolking en IGÖV betrekken bij het beleid

De afstemming met Basel-Landschaft, waarbij de bevolking en de OV-reizigers worden betrokken, is een evidentie⁷. In overleg

met de wijkbewoners verbeterde BVB haar ontwerpplannen voor nieuwe busroutes door wijken om aan burgerwensen tegemoet te komen, nog voor de finale goedkeuring en invoering.⁸ In 2021 stelden BVB, Baselland Transport (regiotrambedrijf) en de mobiliteitsdiensten, met inbreng van IGÖV, samen een aangepast tramlijnenplan op. De opdracht kwam van de Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission van de Grosse Rat. Door samenwerking tussen de OV-bedrijven en participatie van de OV-reizigersvereniging ontstond een gedragen plan: Tramnetz 2030.⁹ De ambitie is onder andere het aandeel overstapvrije tramverplaatsingen te verhogen.

WAT BRENGT DE TOEKOMST?

Tramlijnitbreidingen en frequentieverhogingen

Weldra rijden er dubbelgelede, 25 meter lange, elektrische bus-sen, van leverancier Hess, type lighttram, tussen het hoofdstation SBB en de luchthaven.

In 2018 werd het Tramnet 2040 voorgesteld. Dat omvat onder meer de ontsluiting, door een bestaande maar lichtjes omgeleide tramlijn, van nog te ontwikkelen woonuitbreidingslocaties op voormalige industrieterreinen. Door die 'voortijdige' routeverlegging in de voormalige industriewijk St. Johann wordt de tram de aanjager van de stedenbouwkundige ontwikkeling.

Ook wordt beoogd om de centrumtramas tussen Kleinbasel (Claraplatz) en Grossbasel (Aeschenplatz) te verlichten door een bijkomende tramroute om het stadshart heen te leggen. Verder staan op de planning: de 'vertramming' van buslijn 30 (een voormalige tramas), de uitbreiding van het tramaanbod (om de 7,5 minuten tot 20 uur; om de 10 minuten tot na middernacht) en de afstemming van het tramnet op de S-Bahn. Die uitbreidingen zijn een beleidsinstrument om het individuele auto-gebruik te verminderen.

De toegankelijkheid

Sinds 1998 maakten BVB-medewerkers zelf dertig hogevloer-trambijwagens rolstoeltoegankelijk. Daarnaast werden 28 trams uit 1989-91 verlengd door de invoeging van een lagevloer-mid-bak (Sänfte). Daardoor verhoogde de capaciteit van die trams bij gelijkblijvende personeelskosten. Sinds een kwarteeuw wordt er op elke BVB-tramdienst minstens één lagevloertoegang aangeboden. Anno 2022 bestaat de BVB-tramvloot hoofdzakelijk uit trams met 100% lage vloer (Siemens, type Combino en Bombardier, type Flexity).

Eind 2020 waren (van de 514 BVB-halteplaatsen) 82% van de tramhalten en 93% van de bushaltes toegankelijk, ofwel zonder hulp ofwel door gebruik van de in de tram- of busvloer ingebouwde, uitklapbare oprijplaat. Tegen eind 2023 zouden alle tramhalten op 27 cm hoogte moeten zijn gebracht. BVB werkt daarvoor samen met de vereniging Pro Infirmis. In 2020 werd getest hoe passagiers met rollatoren veilig met de bus zouden kunnen reizen.

⁷ Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt, ÖV-Programm 2018-2021. Basel, 15. November 2016.

⁸ Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt & BVB, Massnahmen zur Nachfragesteigerung im öffentlichen Verkehr, 2020.

⁹ www.tramnetz2030.ch.

INSPIRERENDE VOORBEELDEN

De Vlaamse overheid, De Lijn en de Vlaamse en Brusselse wegbeheerders kunnen inspiratie opdoen met volgende tips.

- Ontwerp de tram- en busnetstructuur derwijze dat er een maximum aan overstapvrije verplaatsingen mogelijk wordt¹¹. Bewaak zorgvuldig de in de dienstregeling ingeplande aansluitingen tram-bus.
- Kort de wandelafstand naar de meest nabije halte in, volgens de Zwitserse richtnorm 350 meter in vogelvlucht of 5 minuten wandelafstand¹².
- Organiseer een gewaarborgde stipte dienstuitvoering samen met de wegbeheerders. Schrap bestaande, storend gebleken parkeerplaatsen langs tramroutes. Doe dat zeker bij heraanleg van de straat.
- Versnel het in- en uitstappen. Verplicht de systematische stop van elke tram aan elke halte. Gebruik ook de voorste tramdeur. Leg toegankelijke halten aan zonder enige drempel. Vervang de buitenspiegels door buitencamera's voor optimaal zicht door de bestuurder, ook bij duisternis. Vermijd de wachtrijen voor de valideertoestellen aan boord. Veralgemeen eenvoudige telapparatuur.
- Voorzie minstens één lagevloertoegang per tramdienst, zoals sinds 2002 in Basel. Sinds 2017 wordt in Basel de basisdienstregeling uitsluitend door lagevloertrams gereden. Sporadisch rijden in de spits gekoppelde hogevloertrams met minstens één – in de dienstregeling aangeduide – lagevloertoegang. Vanaf 2024 rijden in Basel uitsluitend 100% lagevloertrams. Ter vergelijking: in Antwerpen zullen tot 62 jaar oude hogevloertrams, type PCC, nog jaren een deel van de basisdienst blijven uitvoeren.
- Handhaaf de bestaande tram- en bushaltes. Schrap



Foto: vzw Reizigersbond, 2022

Buitencamera's aan voorste tramdeur.



Foto: Eva Van Lierde-Walter-Ceulmans

Gewaarborgde aansluiting van bus op tram zonder kruising met wegverkeer.

- geen halten met stille trom en zonder reizigersraadpleging. Integreer de tram- en bushaltes in het voetgangersoriënteringsstelsel. Rust ze uit met een omgevingsplattegrond.
- Kort de duur van spoorwerkzaamheden maximaal in. Ga voor de korte pijn. Sta nacht- en weekendspoorwerkzaamheden toe. Wijs de buurtbewoners op de erfdienstbaarheid. Feest na afloop met hen. Inspireer u op voorbeelden zoals de vervanging van alle wissels en de heraanleg van het wegdek aan de halte Bankverein: 10 dagen dag en nacht werken en 40 gemeenschapswachten die de OV-reizigers wegwijzen maken.
- Informeer de OV-reizigers bij incidenten: gebruik luidsprekers op haltes en in trams en bussen. Plaats schermen met de tramvertrektijden in winkelgalerijen.
- Mail aan toeristen een Gästepass nog voor hun aankomst. Financier die pas met de toeristentaks.
- Betrek de bevolking actief bij het ontwikkelen van OV-plannen. Raadpleeg de reizigers en hun verenigingen tijdig. Hou rekening met hun voorstellen.
- Integreer de Lijntarieven maximaal met deze van NMBS, MIVB en TEC.
- Maak tram en bus weer populair. Verzorg een museum-tramactiviteit. Nodig de hele bevolking uit wanneer nieuwe trams en bussen instromen. In 2008 trok de presentatie in Basel van nieuwe bussen 4.500 bezoekers.

OV-REIZIGERS, FIETSERS EN VERKEERSCLUB WERKEN SAMEN

De IGÖV, de Fietsersbond Pro Velo en de Verkehrsclub Schweiz werken samen in de Allianz Mobilität und Umwelt. Tegen 2030 wordt gemikt op de 15-minutenstad en de vermindering van het individuele autobezit tot 30% en van het autoverkeer met 25%¹⁰.

¹⁰ Allianz Mobilität und Umwelt, Neue Prioritäten für die Verkehrsplanung, 02.11.2021.

¹¹ Netplan Basel en omgeving, zie www.tnw.ch.

¹² Bundesamt für Raumentwicklung, ÖV-Güteklassen. Berechnungsmethodik ARE, Bern, 2022.

Het volgende artikel in deze reeks schetst de kentering bij het streektramvervoer in de regio rond Basel (zie pagina 20 in dit nummer). Een laatste bijdrage maakt een evaluerende vergelijking tussen Basel en Antwerpen voor wat betreft een halve eeuw beleidskeuzes en resultaten inzake openbaar vervoer (OV) (zie pagina 24 in dit nummer).

Trefwoorden: Antwerpen, Basel, burgerinitiatief, bus, De Lijn, halte, infrastructuurfonds, openbaar vervoer, parkeerbeleid, participatie, premetro, tariefintegratie, toegankelijkheid, tram, wandelafstand.