

Omslag van autostad naar zachte verplaatsingsmodi

Het mobiliteitsbeleid in Lyon

MARC BROECKAERT (BIVV), DIRK CLAES, JOHAN DE MOL (UGENT) EN LUC DESMEDT

De auto-gerichte Franse stad Lyon onderging in de voorbije twee decennia een drastische metamorfose: trams, hoogwaardige trolleybussen en deelfietsen domineren almaar meer het stadsbeeld. Het openbaarvervoergebruik is er vandaag het hoogste van Frankrijk, na Parijs. De lokale overheid financiert en bepaalt het auto-afremmende verkeersbeleid, gekoppeld aan ingrijpende stadsvernieuwing. Het succesvolle beleid kan de mobiliteitsplanners en openbaarvervoerbedrijven in Brussel en Vlaanderen zeker inspireren.

Het grootstedelijk gebied Lyon omvat vandaag 569 gemeenten en telt 2.315.395 inwoners. In 1837 reed de eerste paardentram in de stad. Het 386 km lange (voor)stadstramnet werd vanaf 1914 in één privébedrijf geïntegreerd en gecoördineerd. De aandeelhouders ontvingen hoge dividenden, het trampark werd amper vernieuwd, het concurrerende busverkeer groeide, net als het auto-gebruik. Na de Tweede Wereldoorlog werd Lyon aan het wegverkeer aangepast: parkeerplaatsen op de kades van de Rhône en de Saône, eenrichtingsverkeer; aanleg van brede verkeerswegen en autosnelwegen vlakbij het stadshart. De (trolley) bus verdrong de verouderde tram in 1957. Tussen 1962 en 1968 nam het auto-gebruik met 150% toe, terwijl het (trolley)busgebruik afnam¹.

GROEIEND AUTO-GEBRUIK IN JAREN 80 EN 90

De chronische verkeersopstoppingen dwongen tot een koerswijziging. De eerste fase van het polycentrische metro-netwerk werd in 1978 ingewijd. Na de aanleg kwam de auto niet terug in de voor de metrowerf omgewoelde winkelstraten in het stadshart: die werden 'spontaan' voetgan-

gersgebied. Ondanks het metro-aanbod groeide het auto-gebruik in de binnenstad verder met 25% tussen medio 80 en medio 90 tot 52% van de verplaatsingen. De metro deed wel het gebruik van het openbaar vervoer (ov) stijgen en verzorgde 52% van de ov-ritten (30% waren nieuwe ov-klanten). In 2000 maakte elke inwoner jaarlijks gemiddeld 225 ritten met metro en (trolley)bus. Door de keuze voor een metro op luchtbanden is de – oorspronkelijk geplande – *interconnexion* (overstapvrije doorverbinding) met SNCF-spoorlijnen of met het tramnetwerk onmogelijk.

1997: KEUZE VOOR GELIJKGRONDS OV

Mede door de hoge aanlegkosten bleek een gebiedsbestrijkend metronetwerk al snel onhaalbaar. In 1997 koos het *Plan de Déplacements Urbains* voor beter gelijkgronds ov, met een hiërarchisch opgebouwd netwerk en 11 *lignes fortes*. De tram tangiert de binnenstad, de metro loopt centraal door de binnenstad. Door de aanleg van de tramlijnen werden voor het eerst op grote schaal beperkingen opgelegd aan het wegverkeer; onder meer minder rijstroken. In winkelstraten met 15 m breedte bleef voor het wegverkeer slechts één rijstrook in één richting over; naast de eigen trambeding.

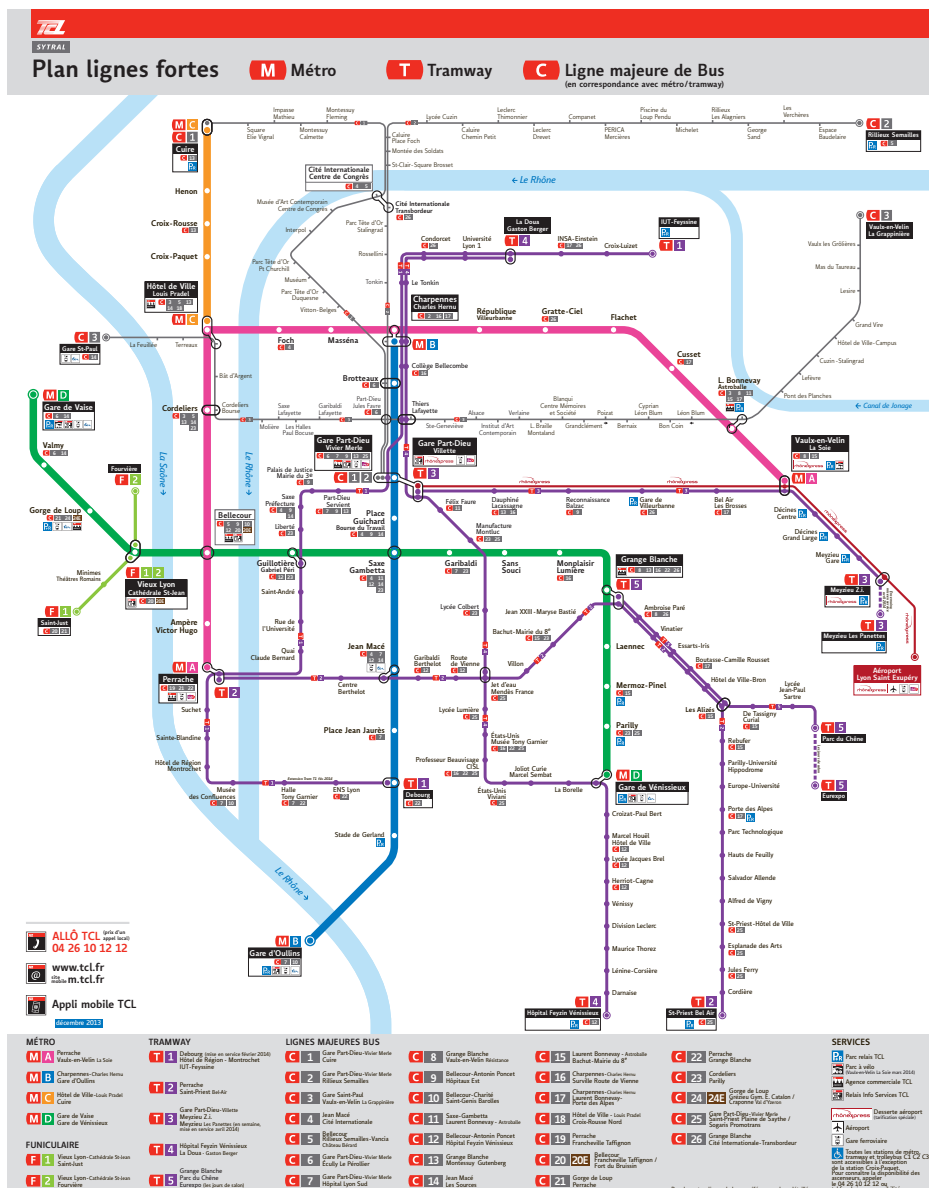
Gelijktijdig kwam ook de stadsvernieuwing op gang. De kades van de Rhône en de Saône werden van de autoparkeerdruk



Foto: Dirk Claes

De terugkeer van de tram in Lyon ging gepaard met stadsvernieuwing en autoluwe straten.

¹ Christoph GRONECK, *Neue Strassenbahnen in Frankreich*, EK-Verlag, 2003.



brengt 21% in; de reizigersontvangsten dekken 30% van alle exploitatie- en investeringsuitgaven. De exploitatiekostendekking bedraagt vandaag 52%. In de periode 2008-2014 werd ruim één miljard euro geïnvesteerd. Het dynamische beleid werpt vruchten af.

TRAM EN TROLLEY MOTOR VOOR AUTO-AFREMEND BELEID

Op de route van tramlijn I is de universiteit La Doua een grote verkeersverwekker. De fijnmazige ontsluiting door de tram werd verkozen boven een grofmazige en duurdere metroverlenging. Tegelijkertijd met de tramaanleg werd de verloederde industriële zone bezuiden het vrij centraal gesitueerde treinstation Lyon-Perrache gerenoveerd tot het Presqu'île Confluence, aan de samenvloeiing van Rhône en Saône. Tramlijn I vervoert 94.000 reizigers per dag, nog voor de uitbreiding tot het metrostation Debourg begin 2014, via een voor tram, voetgangers en fiet-

bevijsd. De realisatie van de eerste twee tramlijnen verliep ongezien snel. Er werd per dag gemiddeld 60 m dubbelsporige trambedding aangelegd. Op amper 21 maanden waren 18,7 km tramlijn én bijbehorende straatvernieuwing (van gevel tot gevel) eind 2000 afgeleverd.

LOKALE POLITICI BEPALEN OV-BELEID

Het aandeel van het autogebruik, ooit 75%, liep terug naar 47%, het ov-aandeel groeide tot 16% in 2006. De lokale politici bepalen het ov-beleid in de *Syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise* (SYTRAL). Deze vervoersoverheid bestaat uit de *Communauté Urbaine du Grand Lyon*, het departement Rhône en enkele buitengemeenten. Keolis, een dochterbedrijf van de SNCF, verzorgt sinds 2004 de dagelijkse dienstuitvoering onder de naam TCL in de 68 gemeenten, met 1,3 miljoen inwoners op 613 km². 75% van de TCL-kanten reist in elektrisch aangedreven vervoermiddelen. Voor 37% van de financiering zorgt het *versement transport* (belasting op tewerkstelling in bedrijven en overheidsdiensten). De lokale overheid

sers voorbehouden nieuwe brug over de Rhône. Deze verlenging vormt de aanloop voor een oostelijke ringtramlijn.

Op de route van tramlijn 2 werd het autogebruik gehalveerd. Een 3 km lange boulevard met 4 rijstroken, een trolleybusbaan tegen de rijrichting in en 50.000 auto's daags werd omgevormd naar een laan met de tramlijn in zijdelingse bedding, 2 rijstroken en 26.000 auto's³. Succesvolle immobieliënprojecten verfraaien de omgeving. Lijn 2 noteert 88.000 reiziger per dag.

Lijn 3, voorheen een trolleylijn, bereikte een meetbare modaal shift zodra bleek dat een tramverplaatsing er sneller verloopt dan een autoverplaatsing. De tram rijdt op een gevrijwaarde, voormalige spoorbedding met 10 haltes op 14 km lijnlengte. Slagbomen beveiligen de overwegen. Een vrijliggend fietspad loopt evenwijdig met de tramlijn. De drukte op de parallel lopende wegen nam zichtbaar af sinds de opening van de tramlijn: de hoge commerciële snelheid (34 km/uur) blijkt wervend. De

² Eric STUART, *Lyon's expanding light rail landscape*, LRTA, *Tramnews*, 6/2012.

³ www.internationaltransportforum.org/2010/pdf/Vullien.pdf

aanleg van een eventuele extra tramhalte wordt alleen in overweging genomen indien er 10.000 mensen komen wonen binnen een straal van 500 m. Tramlijn 3 vervoert dagelijks 27.000 reizigers.

De Rhônexpress verbindt het SNCF-station Part-Dieu met de luchthaven Saint-Exupéry, tegen een speciaal tarief. Deze sneltram, met aangepast rollend materieel (Stadler), volgt grotendeels de route van tram 3. Halterende stadstrams worden op passeerspooren voorbijgereden. Tegen de commerciële snelheid van 54 km/uur vervoert de Rhônexpress jaarlijks 1,5 miljoen reizigers, het dubbele van de voormalige luchthavenbus. Uitbater is Veolia, in opdracht van het Département du Rhône: twee types tramdiensten op dezelfde sporen.

Tramlijn 4 wordt gepromoot als *ligne verte et fleurie*. 1.200 bomen werden geplant, de ruimte voor het wegverkeer werd op 8 lanen op de tramroute verminderd⁴. De plaats voor een eigen bedding voor deze tramlijn werd al sinds 1930 gereserveerd in het midden van een 2,5 km lange laan. Deze lijn heeft niet alleen een toevoerrol naar de metro maar verzorgt ook het lokaal vervoer in de dichtbevolkte en vaak sociaal onrustige gemeente Vénissieux. Tram 4 telde dagelijks 35.000 reizigers, nog voor de uitbreiding naar Part-Dieu en de universiteit La Doua in 2013. De tramlijnen 2 en 3 worden ooit onderling verbonden via tramlijn 5. Deze bedient al Eurexpo (beurzen), weldra ook een bedrijvenzone en het woongebied Chassieu en, op termijn, het nieuwe voetbalstadion Grand Stade (60.000 plaatsen). Dit stadion krijgt een viersporige halte en ook een verbinding met de sporen van tramlijn 3, zowel richting treinstation en stadscentrum als richting P+R Meyzieu en luchthaven.

HOOGWAARDIG BUSVERVOER MET TROLLEY

Voor drie *lignes fortes* werd voor hoogwaardige gelede trolleybussen (Irisbus) gekozen. De tracés van deze *Lignes à haut niveau de service* zijn zo aangelegd dat omvorming naar tramlijn mogelijk blijft. Trolleylijn C1 en C2 verlopen voor 90% op busstroken en op een tweerichtingsbusbaan; ze vervoeren dagelijks 28.000 reizigers. Trolleylijn C3 vervoert ongeveer 55.000 reizigers per dag. Deze aantallen verantwoorden op termijn een tramuitbating, zoals oorspronkelijk gepland. Om de dienstuitvoering betrouwbaarder te maken, worden op C3 weldra eigen busbanen aangelegd en vermindert de capaciteit voor het wegverkeer. Ook de drukke dieselbuslijn C13 wordt in 2014 als trolley geëlektrificeerd.

TRAM-TRAIN, VOORLOPIG NOG LIGHT TRAIN

In het heuvelachtige gebied tussen Rhône en Saône en de Loirevallei bevinden zich de geïsoleerde Chemins de Fer de l'Ouest



Lyon biedt om de 300 m een deelfietsenstation.

Foto: vzw Reizigersbond

Lyonnais. In opdracht van de regio Rhône-Alpes vervoerden SNCF-dieselmotorstellen er, op 55 km enkelsporige voorstadsspoorlijnen (TER), 6.500 reizigers, van wie 60% scholieren (1996)⁵. Dit TER-netwerk werd pas in 1991 heropend voor reizigerstreinen en nam amper 3% van de dagelijkse verplaatsingen van de 230.000 inwoners voor zijn rekening. In 2009 werd gekozen voor (her)elektrificatie alsook voor aanleg van extra stopplaatsen en P+R. Sinds eind 2012 wordt op twee van de drie spoorlijnen eigentijds lightrailmaterieel ingezet (Alstom Dualis), geschikt voor zowel SNCF- als voor stadstramspanning. Overstappen op de metro kan reeds in Gorge-de-Loup. Bedoeling is om het reizigersaantal tegen 2020 te verhogen tot 20.000 en om deze *tram-train* ooit gelijkgronds door te trekken van het kopstation Saint-Paul, via de route van trolley C3, tot het treinstation Lyon Part-Dieu. Dit zou ook de druk op de overbelaste metrolijn D verlichten. Geopperde bezwaren zijn dat een onvervangbare doorgangsas voor het wegverkeer tussen Saône en Rhône in de Presqu'île dan voetgangerszone zou moeten worden. De materieelbreedte van 2,65 m vormt ook nog een obstakel; leverancier Alstom biedt echter ook sneltrams van 2,4 m aan. De oppositie pleit voor een metro-uitbreiding in plaats van de doortrekking van de tram-train. De hiervoor vereiste investering zou evenwel de verwezenlijking van andere projecten hypothekeren.

SLAGBOMEN BEVEILIGEN BUSBANEN

In het heuvelachtige gebied ten westen van Lyon verzorgen bussen onder meer de toevoer vanuit elegante woonwijken naar de metro in Gorge-de-Loup. Eind 2013 werd een 4,5 km lange busbaan geopend op een voormalige spoorbedding. Slagbomen ontzeggen auto's de toegang tot deze busbaan. De hele busrit, voorheen 45 minuten, duurt nu nog 25 minuten.

In september 2011 werd het hele (trolley)busnet duidelijker hertekend en hiërarchisch geordend in hoofd- en aanvullende lijnen, onder de naam *Atobus*. Het aantal reizigers nam toe.

⁴ François LAISNEY, *Atlas du tramway dans les villes françaises*, Editions Recherches, 2011.

⁵ Carles SALMERON | BOSCH, *Els tram-tren d'Europa*. Terminus, 2010.

‘Tram, bus en metro zijn zeer goed toegankelijk’

Elk jaar besteedt het vervoerbedrijf van Lyon (TCL) 10 miljoen euro aan betere toegankelijkheid. 30% van de klanten kampt immers met een tijdelijke of blijvende mobiliteitsbeperking. Een panel bevoorrechte getuigen (gehandicapten) test elke nieuwe voorziening uit vooraleer ze in bedrijf wordt genomen.

Conform de Franse wetgeving zou in 2015 de toegankelijkheid op elke halte en elk voertuig een feit moeten zijn. Volgens de Association des Paralysés de France verdient Lyon 16,5 op 20 voor de toegankelijkheid. Een gesprek met Firmin Criel, een slechtziende die het openbaar vervoer in Lyon uittestte in een rolstoel.

Hoe kun je je in het openbaar vervoer in Lyon oriënteren?

“Er bestaat een lijnenkaart in braille en een versie die men kan laten voorlezen. Daarnaast zijn er veel ‘Lijnwinkels’ en is er infopersoneel aan de drukste haltes. Op afstand kun je al een ‘toegankelijke’ verplaatsing opzoeken. Zelfs het al dan niet functioneren van liften en roltrappen in de metrostations kun je telefonisch en op de website opvragen.”

Hoe geraak je aan boord van een bus of een metrostel?

“De bussen zijn uitgerust met een op aanvraag uitschuifbare oprijplaat. Wie in een rolstoel zit, vraagt via een druk op een knop aan de busbestuurder om de oprijplaat op afstand, vanuit de stuurpost, uit te schuiven. Zo kan de rolstoeler zelfstandig in of uit de bus rijden. In elke bus zijn er vier plaatsen inge-

richt voor reizigers met een beperking. Deze plaatsen zijn aangegeven met opvallende pictogrammen. Alle tram- en metrohaltes zijn toegankelijk. Een uitklapbare trede overbrugt de gap tussen metrovloer en perron.

Ook het oude SNCF-voorstadsnetwerk met lightrailstellen (tram-train) is zeer goed toegankelijk. De nieuwe stellen hebben een automatisch uitschuivende plaat tussen tramvloer en perron. Naast de trappen zijn er ook hellingbanen naar de oude stationsgebouwen.”

Hoe weet je naar welke bestemming de bus rijdt?

“De bussen die sinds 2009 in bedrijf zijn gekomen, zijn uitgerust met buitenluidsprekers, conform de Franse wet inzake gelijkberechtiging van personen met een handicap. Wanneer de bus aan de halte stopt, worden de eindbestemming en het lijnnummer door de buitenluidsprekers omgeroepen, althans wanneer een slechtziende dat aanvraagt via een zendertje dat hij van Le



Foto: Reizigersbond vzw

Aan niet aangepaste haltes verleent de automatisch uitschuifbare oprijplaat toegang tot de trolleybus.

MULTIMODALE KNOOPPUNTEN

Ook werd gekozen om ov-knooppunten uit te bouwen, onder meer het nieuwe station Jean Macé, nabij de binnenstad, waar metro en voorstadsreinen (TER) elkaar kruisen. Metrolijn B werd eind 2013 over 1,7 km verlengd tot het multimodale knooppunt (TER, bussen en P+R) in Oullins, een ecowijk bezuiden de Rhône. Vanuit de gemeente Oullins pendelen al jaren duizenden werknemers naar de kantorenwijk Part-Dieu, op 5 km. Met de metro wordt verwacht het aantal autoforensen vanuit Oullins met 15.500 te verminderen. In januari 2014 werden in het metrostation Oullins de beoogde 20.000 instappers daags al geteld. Het TER-gebruik in en rond Lyon neemt jaarlijks met ongeveer 7% toe. Ook P+R wordt aangemoedigd. De 23 P+R-terreinen aan metro- en tramstations worden bewaakt. Voor TCL-klanten is het gebruik gratis. Het aantal beschikbare P+R-plaatsen (7.000) blijkt echter ontoereikend.

PIONIERSTAD VOOR DEELFIETSEN

Tot enkele jaren geleden speelde het fietsverkeer in Lyon geen grote rol. Nu is het fietsen er zeer belangrijk en zichtbaar gewor-

den. Het deelfietsenmodel is in Lyon ontstaan. Naar aanleiding van de aanleg van een tramlijn worden ook fietspaden, fietsenstallingen enz. gerealiseerd en wordt nadien een toename van het fietsgebruik vastgesteld. Sinds 2005 worden op 345 uitleenstations – de gemiddelde afstand tussen deze stations is 300 m – 4.000 deelfietsen aangeboden. JCDecaux beheert de deelfietsenvloot binnen een contract voor stadsmeubilair, afgesloten met de *Communauté Urbaine du Grand Lyon*.

FORSE TERUGVAL AUTOGEBRUIK, VERDUBBELING FIETSVERKEER

Het ov-gebruik in Le Grand Lyon groeit elk jaar significant, net zoals het deelfietsengebruik. Het autogebruik liep er proportioneel het meest terug van alle Franse steden, ook al groeide het autobezit met 3% tussen 1995 en 2006. Tussen het centrum en de periferie nam het ov-gebruik toe van 23 tot 27% en het fietsverkeer verdubbelde tot 2%. Het autogebruik nam af, in het stadshart zelfs met 25%, als gevolg van de veralgemening van zone 30, het restrictieve parkeerbeleid en de omvorming van invalswegen naar ‘groene’ stedelijke boulevards met lagere maxi-

Grand Lyon ontvangt. Zeker daar waar verschillende buslijnen op eenzelfde halte stoppen, zoals aan het station Part-Dieu, is dit nuttig. De nieuwste trams beschikken ook over buitenluidsprekers, net zoals in de Duitse stad Erfurt. Met een app op de smartphone kun je de visuele *real time*-info ook laten 'voorlezen'. Op afspraak installeert een TCL-medewerker deze app gratis op het mobieltje van slechtziende en blinde reizigers.

Aan een trambaan komt de slechtziende via hetzelfde zendertje te weten of er een tram in aantocht is en of het dus veilig is om de trambaan over te steken."

Wat met personen die het reguliere netwerk toch niet kunnen gebruiken?

"Voor personen die ondanks alle maatregelen niet zelfstandig met bus, tram en metro kunnen reizen, bestaat er sinds 1980 een dienst met aangepaste voertuigen, Optibus, zoals in Brussel. Optibus functioneert 7 dagen op 7 tot 1 uur 's nachts. Alleen klanten die officieel als zwaargehandicapte werden erkend, mogen met Optibus meereizen. Deze klanten, voor 90% slechtzienden, krijgen een rit van deur tot deur aangeboden."



Foto: Reizigersbond vzw

Ook het lightrailmaterieel in Lyon is perfect toegankelijk.

In Lyon zijn alle metrostellen, alle trams en bijna alle bussen inmiddels toegankelijk, alsook 50% van alle haltes. Elk jaar worden 100 bijkomende haltes toegankelijk. Is Optibus dan nog wel een noodzaak?

"De Optibusklanten mogen ook Optiguide gebruiken. Dat is een persoonlijke begeleiding bij een rit met het reguliere openbaar vervoer. Wie zich voor het eerst naar een nog niet eerder bezochte, dus onbekende, bestemming wil verplaatsen, kan een beroep doen op de dienst Découverte. Een persoonlijke begeleider komt je thuis afhalen, neemt de drempelvrees weg en wijst de weg."

Wat bij onverwachte dienstonderbrekingen?

"Er is natuurlijk de 'real time'-info aan de halte. Maar daarnaast worden ook alle centra voor personen met een handicap meteen automatisch ingelicht over dienstonderbrekingen en over de alternatieve reismogelijkheden."

En hoe gedraagt het TCL-personeel zich jegens reizigers met een beperking?

"Elke week kruipen personeelsleden een hele dag lang in de huid van een reiziger met een of andere handicap. Uit die ervaring en uiteraard ook via rechtstreeks contact met klanten met een beperking groeit inzicht en begrip."

Hoe wordt een persoon met een beperking onthaald in het treinstation Part-Dieu?

"In Part-Dieu helpt een gespecialiseerde staf dagelijks tot 600 personen met een beperking. Het volstaat vooraf af te spreken en te melden welke trein je wil nemen. Wachten kan in een ruim en comfortabel kantoor dat uitsluitend dient voor het onthaal van personen met een beperking. De personeelsleden volgen de begeleiding continu op, van de eerste tot en met de laatste trein."

mumsnelheid. Aan de rand van de agglomeratie bleef het auto-gebruik evenwel toenemen door de voortschrijdende urbanisatie van het platteland.

Vaak is de aanleg van een tramlijn ook de motor voor de stadsvernieuwing. Over de voorbeeldige toegankelijkheid van metro, tram en (trolley)bus leest u meer in het interview in het kaderstukje.

GEMEENTERAADSVERKIEZINGEN BEPALEN TOEKOMST

Voor de bestuursperiode tot 2020 wenst de uittredende burgemeester het updaten van het metronetwerk, de capaciteitsuitbreiding van de metrostellen met 15%, onder meer door automatische besturing, evenals de metroverlenging van Oullins tot het centrum van deze gemeente (Hôpitaux-Sud), gekoppeld aan de aanleg van de westelijke stadsrondweg. De resultaten van de gemeenteraadsverkiezingen in maart 2014 zullen het toekom-

stige verkeersbeleid bepalen. In elk geval wordt vanaf 2015 de rol van SYTRAL versterkt. Deze vervoersoverheid zal voortaan het gehele openbaar vervoer; scholierenvervoer inclusief, organiseren binnen de nieuwe structuur Métropole de Lyon: zowel binnen de Communauté Urbaine, zoals nu, maar ook binnen het departement Rhône⁶. Inzet is de beheersing en de vermindering van het wegverkeer binnen de aire métropolitaine lyonnaise.

Meer info vindt u op www.sytral.fr (over vervoer, ook wegverkeer), www.optibus.fr (over openbaar vervoer op aanvraag voor personen met een mobiliteitsbeperking), www.velov.grandlyon.com (over het deelfietsensysteem) en www.darly.org (een website van verkeers- en milieuverenigingen in Lyon). Reageren: reizigersbond@telenet.be

⁶ Claude FERRERO, Lyon : une dernière polémique, Ville, Rail & Transports, février 2014.

Trefwoorden: deelfiets, Lyon, metro, openbaar vervoer, toegankelijkheid, tram, trolleybus.