

# Snel met regiotram naar hartje Basel door verhoging tot stadsfrequentie

Eigentijds tramaanbod zorgt voor stijging aantal tramreizigers uit de regio

MARC BROECKAERT, DIRK CLAES, LUC DESMEDT, ETIENNE VAN DAELE (REIZIGERSBOND) EN JOHAN DE MOL (UGENT EN REIZIGERSBOND) - MET DANK AAN PATRICK ZELLER EN DAVID NIEDERHAUSER (BASELLAND TRANSPORT) ALSOOK LUC AERSENS EN OV-JOURNALIST HERMAN WELTER

In de ruime regio rond Basel bieden frequent rijdende, eigentijdse regiotrams op eigen baan een ook voor automobilisten verleidelijke dienstverlening. Overstappen aan de stadsrand of de rand van de binnenstad, in het zicht van de bestemming, hoeft niet: de regiotrams rijden dwars door het stadshart heen. In tegenstelling tot België, waar een halve eeuw geleden de laatste Antwerpse, Brusselse en Gentse voorstedelijke (buurtspoorweg) tramlijnen voor het autoverkeer weken, koos Basel voor modernisering van de interlokale spoordiensten en voor integratie van de streektramroutes met het stadstramnet. Het groeiende aantal reizigers bewijst dat de Zwitsers destijds toekomstgericht hebben gehandeld.

## REGIONAAL OV-BEDRIJF

Anno 2022 is het regionale tram- en busbedrijf Baselland Transport (BLT) in handen van het kanton Basel-Land (BL), van de BL-gemeenten, van de kantons Basel-Stadt en Solothurn en van de confederale overheid. Het bedrijf kwam in 1974 tot stand door het samengaan van enkele kleine voorstedelijke Lokalbahnen (buurttram) op meterspoor.

## ONTSTAAN VAN DE 'BUURTSPOORWEGEN'

Eind negentiende eeuw ontstond, net zoals in België, in de regio rond Basel de vraag van de bevolking en de industrie naar 'buurtspoorweglijnen' in gebieden waar de 'grote' trein niet of onvoldoende kwam. We geven drie voorbeelden<sup>1</sup>.

1. In 1921-1922 werd de Basellandschaftliche Überlandbahn in gebruik genomen tussen Basel Sankt Jakob en de gemeenten Muttenz en Pratteln. Die enkelsporige interlokale lijn werd tussen 1931 en 1951 op dubbelspoor gebracht. Anno 2022 staat BLT in voor de infrastructuur, het stedelijk vervoerbedrijf (BVB) verzorgt de tramexploitatie (lijn 14).
2. Omstreeks 1900 vroegen de inwoners van Birseck vergeefs meer treinstops op de Juraspoorlijn door hun gebied. Daarop nam een plaatselijk elektrobedrijf in Münchenstein het initiatief om voor de eigen behoeften een lokale spoorlijn te

plannen. De bewoners bedongen dat die Lokalbahn dwars door de kernen zou lopen en niet aan de dorpsrand voorbij zou rijden. De vanaf 1902 aangeboden halfuurdienst werd een succes zodat snel werd beslist om over te schakelen op dubbelspoor. Het betere aanbod verleidde ook de weekendtoeristen. Vanaf 1912 reden er ook 'sneltrams' met een geringer aantal stops. Tussen 1955 en 1963 kwam de vervanging van de voorstadstreinen op de Birseckbahn (BEB) door bussen ter sprake. Een expertise toonde aan dat een gemoderniseerde voorstedelijke tram op eigen baan betere troeven had dan de weggebonden bus.

3. In 1887 werd de Birsigthalbahn tussen Basel en Therwil ingewijd; in 1910 werd die Lokalbahn verlengd tot Rodersdorf (kanton Solothurn), in het Leimental. Na gestage modernisering verbindt de huidige BLT-tramlijn 10 Rodersdorf (ca. 1.300 inwoners) op ongeveer 30 minuten met het hoofdtreinstation SBB in Basel. Tussen het Leimental en Basel bestaat er geen 'snelle' wegveersader noch een voorstadstreinaanbod (S-Bahn). De BLT-regiotrams vervoeren pakweg 20.000 van de 60.000 personen die doordeweeks naar Basel pendelen. Op zonnige weekenddagen lokken de op de tramlijn geënte wandelroutes talrijke dagjesmensen.

## MODERNISERING BASELSE 'BUURTTRAMS'

In de jaren zestig en zeventig werd de auto dominant in het voorstedelijke personenvervoer. De kantonale overheid van Basel-Land reageerde met samenhangende beslissingen. In 1974 werden de afzonderlijke voorstedelijke trambedrijfjes ondergebracht onder de paraplu van Baselland Transport (BLT). De BEB introduceerde in 1972 nieuwe enkelgelede trams, door constructeur Schindler uitgerust met koppelingen om in treinschakeling te kunnen rijden. In 1976 publiceerde het kanton Basel-Land het document *Grünes Licht für den OEPNV*. Er werd gekozen voor OV-vernieuwing en uitbouw in de regio, met een duidelijke taakverdeling tussen BLT en BVB<sup>2</sup>.

In haar document 'Mobiliteitsvisie 2020' stelde De Lijn zelf in 2009 de heraanleg van voorstedelijke tramlijnen rond Antwerpen, Gent en Brussel voor. Wegens de ontoereikende, sindsdien door de opeenvolgende Vlaamse regeringen ter beschikking gestelde investeringsbudgetten, alsook door de afwijzende houding van sommige Antwerpse en Gentse randgemeenten, bleven die voorstellen een dode letter.

<sup>1</sup> Claude Jeanmaire, *Die Entwicklung der Basler Strassen- und Überlandbahnen (1840-1969)*. Verlag Eisenbahn, Archiv Nr. 3, 1969.

<sup>2</sup> Tramnetplan, zie [openknkarte.de](http://openknkarte.de).



Foto: vzw Reizigersbond, 2022

Rodersdorf tram Tango: na gestage modernisering verbindt de huidige BLT-tramlijn 10 Rodersdorf (ca. 1.300 inwoners) op ongeveer 30 minuten met het hoofdstation SBB in Basel.

### OVERSTAPVRIJ VAN REGIO TOT IN STADSHART

De introductie van het milieuabonnement (U-Abo) leidde op de BLT-regiotrams tot een reizigersgroei van 32% tussen 1983 en 1985. Dankzij de omschakeling van de gedateerde Lokalbahn op eigentijdse tramexploitatie en de koppeling van de lijnen 10 en 17 tot een enkele, 25 km lange 'Durchmesserlinie' (Rodersdorf-Basel-Dornach) kon de voorstadstram voortaan tot in het Baselse stadshart zelf doordringen. De BLT-reizigers moesten niet meer aan de rand van het stadshart overstappen. Sinds 2001 komt BLT-tram 10 ook tot aan het Baselse SBB-station. Dankzij het project Eurovilles werd de slogan 'Rodersdorf – Parijs met één enkele overstap' (van tram op trein) werkelijkheid.

### REGIOTRAM KOMT OM DE 7,5 MINUTEN

Sinds 2004 wordt er gewerkt om de tramfrequentie op de drukste BLT-netsegmenten te verhogen, van een tram om de 10 minuten naar een tram om de 7,5 minuten. Die verhoging naar de Baselse stadsfrequentie is een voorwaarde om in de knooppunthaltes systematisch te kunnen aansluiten op de tangentiële BLT-toevoerbussen, die om de 15 minuten rijden. Dat is ook nodig om de geplande Expresstram Leimental in te voeren en om voor een stabiele dienstuitvoering te zorgen. De frequentieverhoging naar 7,5 minuten vergt ook de overgang naar dubbelspoor daar waar nog enkelspoor ligt. Die netwerkcapaciteitsverhoging wordt in fases gerealiseerd<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Geschäftsbericht BLT, 1996-2021.

### COMFORTABELE REGIOTRAMS

Vanaf 2009 leverde Stadler 38 Tangotrams aan de BLT: 2,30 meter breed, met voortreffelijke rijkwaliteiten, met hoog comfort dankzij echte, luchtgeveerde draaistellen. Daardoor kan op de interlokale baanvakken met flinke snelheden worden gereden: 80 km/u (voorheen 65 km/u). De regiotram rijdt zichtbaar sneller en regelmatig dan het evenwijdig verlopende autoverkeer op smalle wegen met één rijstrook per richting. Dankzij acht dubbele tramdeuren met lagevloertoegang vergt de systematische stop aan elke halte weinig tijd. Op suggestie van reizigers die de voorserietrams testten, kregen de recentste Tangotrams een 'warmere' verlichting, meer vasthoudstangen én elf bijkomende zitplaatsen in de lagevloergedeelten.

### ONDERDELENBEVOORADING DOOR TRAMFABRIKANT

Sinds 1980 staat BLT zelf enkel nog in voor het dagelijkse tramonderhoud. Met de vraaggerichte onderdelenbevoorrading van zowel Tango- als Schindlertrams is Bombardier (nu Alstom) contractueel belast: dat resulteert in zeer korte levertijden en een hoge trambeschikbaarheid voor de exploitatie.

### TINA KOMT, SCHINDLERTRAM GAAT

Sinds 2017 wordt de basisdienst gereden met de 38 Tangotrams (35 in lijndienst, de overige 3 in onderhoud), met spitsversterking door Schindlertrams. Vanaf najaar 2023 stromen 25 nieuwe trams in: constructeur Stadler; type Tina (Total Integrierter Niederflur-antrieb), lengte 45 m, 96 zitplaatsen, 80 km/u topsnelheid. De acht dubbele deuren staan garant voor korte haltetijden. De





Foto: vzw Reizigersbond, 2022

Slagbomen en knipperlichten beveiligen de overwegen op de voorstadsroutes.

Schindlertrams kunnen vanaf 2023 worden gemist. Inmiddels werden zes stuks, elk met 2,2 miljoen afgelegde kilometers op de teller en airco voor de bestuurder, tweedehands gekocht door het trambedrijf in Gotha (Thüringen) en daar met succes ingezet. Misschien is dat ook door De Lijn te overwegen ter vervanging van de oudste PCC-trams in Antwerpen?

### TUNNELPLANNEN? BEGRAVEN!

In de nabije toekomst wordt het baanvak Binningen Spieshöfli (strengelspoor) op dubbelspoor gebracht. De 40 jaar oude plannen voor een lokale ondertunneling over 670 meter werden definitief begraven.

### TRAMLIJNUITBREIDINGSPLANNEN ...

De tramlijnuitbreiding van de eindhalte Neuweilerstrasse van BVB-tramlijn 8 via de wijk Letten in Allschwill (BL) naar Gartenhof Schulhaus wordt voorbereid. De door beide halfkantons goedgekeurde Margarethenstich – een 300 meter lange ‘tramdoorsteek’ die het Leimental overstapvrij zou verbinden met



Foto: vzw Reizigersbond, 2022

Reinach rijweghalte: de trams stoppen in het midden van de rijweg; driekleurige verkeerslichten houden het achteropkomende wegverkeer op terwijl tramreizigers veilig in- en uitstappen.

Kleinbasel en met het ‘Duitse’ treinstation Basel Badischer Bahnhof – werd evenwel door een volksraadpleging afgewezen.

### ... EN REALISATIES

In 2016 kwam de geïsoleerde Waldenburgerbahn (Liestal-Waldenburg) in BLT-beheer. Die 140 jaar oude, 13 km lange, interlokale lijn wordt van smalspoor (75 cm) omgebouwd naar meterspoor. De investering bedraagt ongeveer 300 miljoen CHF, nieuwe werkplaats en remise evenals beschermende constructies tegen overstromingsgevaar inclusief.<sup>4</sup> Vanaf 11 december 2022 komen tien trams Stadler type Tramlink in reizigersdienst. Voortaan vervangt een ‘fatsoensbasis-

frequentie’ (tram om de 15 minuten) de voormalige ‘streekfrequentie’ (tram om de 30 minuten). De Waldenburgerbahn is niet verbonden met de overige BLT-tramlijnen. Richting Basel moesten reizigers overstappen in het SBB-station in Liestal.

### GEWAARBORGDE AANSLUITING TRAM-BUS

In het BLT-busverkeer ligt de klemtoon op de stipte uitvoering van de dienstregeling om in de voorstedelijke knooppuntstations de aansluitingen bus-tram en omgekeerd te verzekeren. Infoschermen in de S-Bahn en in de BLT-trams tonen in realtime welke aansluitende bussen aan de knooppuntstations staan te wachten. De te waarborgen aansluitingen tram-bus (Anschluss-sicherung) worden digitaal op de Bordrechner aan de ‘wachtende’ busbestuurders medegedeeld. Omgekeerd tonen infoschermen in de BLT-bussen de ‘echte’ vertrektijden van de S-Bahn en de BLT-trams.

Sinds 2019 biedt BLT ook elektrische deelfietsen aan (Pick-e-bike). Zo kan het voor- en natransport naar en van knooppunt-halten met een zeer geringe overstaptijd verlopen.



Foto: vzw Reizigersbond, 2022

Strengelspoor Binningen: in de nabije toekomst wordt het baanvak Binningen Spieshöfli (strengelspoor) op dubbelspoor gebracht.

<sup>4</sup> [blt.ch/neubau-wb/das-projekt](http://blt.ch/neubau-wb/das-projekt) & [blt.ch/Linie19](http://blt.ch/Linie19).

### INTEGRALE TOEGANKELIJKHEID VANAF 2025

Op het vlak van toegankelijke trams was BLT koploper. In 1988 werd een lagevloertussenbak (Sänfte) in de enkelgelede Schindlertrams toegevoegd. Die Sänfte – vergelijkbaar met de vanaf 1993 ingevoegde lagevloertussenbak in de ‘oude’ BN-kusttrams – leverden ook bijkomende reizigerscapaciteit op, bij gelijkblijvende personeelsuitgaven. Om de confederale regelgeving (Behindertengleichstellungsgesetz) na te leven moeten eind 2023 alle 59 BLT-tramhaltes ‘toegankelijk’ zijn voor de diverse types handicaps. In combinatie met de instroom van de 25 TINA’s wordt aan elke halte bij elke tram elke tramingang toegankelijk. Elke BLT-tram stopt systematisch op elke halte: dat draagt bij tot de reële toegankelijkheid én tot de stipte dienstuitvoering. De systematische stop aan elke halte (geen halteaanvraag nodig) sluit immers het ongewild ‘overslaan’ van haltes en vooral het te vroeg rijden van trams uit. Personen met een visuele handicap weten zeker dat ‘hun’ tram zal stoppen.

### NACHTWERK OP BOUWPLAATSEN

In Reinach werd een Zeitinself in gebruik genomen. De trams stoppen in het midden van de rijweg; driekleurige verkeerslichten houden het achteropkomende wegverkeer op terwijl tramreizigers veilig in- en uitstappen. De volledige heraanleg van gevel tot gevel gebeurde in drie maanden dankzij nachtwerk. Als bedankje voor het geduld en als compensatie voor de overlast bood de BLT een aperitief aan 400 bewoners aan. Ook op de overige BLT-bouwplaatsen is nacht- en weekendwerk doodgewoon, om de tramdienst én de buurt zo kort mogelijk te verstoren.

### BEVEILIGDE WEGVERKEERSKRUISINGEN

Op het vlak van verkeersveiligheid werd grote vooruitgang geboekt. De Zwitserse wetgeving stelde verplicht dat tegen eind 2014 alle wegverkeerskruisingen met o.m. BLT-tramlijnen ofwel door slagbomen beveiligd zouden zijn ofwel opgeheven (cfr. Verkeersspecialist nr. 283, februari 2022: ‘Veiliger tramverkeer aan wegverkeerskruisingen’). Die datum werd gehaald. Op het zeer landelijke tramlijngedeelte in de Franse Elzas, tussen Flüh en Rodersdorf, werden de ‘eenvoudige’ Sint-Andriesskruisen vervangen door slagbomen en knipperlichten. Bijgevolg moest de Uberlandhorn (plattelandstramclaxon) niet meer worden gebruikt, tot tevredenheid van de bevolking. Sinds 2018 wordt op één Tangotram een preventief Kollisionswarnsystem (ongevalenwaarschuwingssysteem) getest, van constructeurs Bosch + Stadler.

### GROEIENDE REIZIGERSAANTALLEN

Het aantal (automatisch getelde) reizigers groeide van 51 miljoen in 2012 naar 55,1 miljoen in 2019. Op tramlijn 11 (Aesch – Saint-Louis Grenze) is met jaarlijks 21 miljoen reizigers het aantal reizigers verdubbeld ten opzichte van 2000. ■

## Inspirerende maatregelen

De Vlaamse overheid, de vervoerregioraden en de stadsbesturen van o.m. Antwerpen en Gent en De Lijn kunnen inspiratie opdoen met volgende tips.

- Volg de lonende BLT-keuze voor een overstapvrije tramdienst vanuit de voorsteden en de regio tot in het stadshart. Haal de ‘Mobiliteitsvisie 2009’ van De Lijn en het in 2010 goedgekeurde ‘Masterplan Mobiliteit Antwerpen 2020’ van onder het stof. Verleng de stadstramlijnen naar Ekeren, Kontich, Lochristi, Merelbeke enzovoort.
- Maak elke tramdienst (minstens gedeeltelijk) toegankelijk. Al een kwarteeuw heeft elke BLT-tramdienst minstens één deur met een lagevloerinstap.
- Zorg voor een hoge beschikbaarheid voor de exploitatie van de trams (ca. 90%). Schakel de tramleveranciers in bij de naverkoopdienst. Verplicht hen contractueel tot onmiddellijke beschikbaarheid van vervangstukken.
- Graaf geen bijkomende tramtunnels. Geef tram en bus op korte termijn daadwerkelijke voorrang gelijkgronds.
- Bied een verleidelijke ‘stadsfrequentie’ aan, ook in voorstedelijk gebied.
- Verstrek voortreffelijke (overstap)informatie in realtime, aan boord en op de haltes.
- Waarborg een stipte dienstuitvoering.
- Verkies de kortst mogelijke weg- en spoorbouwtijden, nacht- en weekendwerk inclusief, boven goedkopere maar reizigersafstotende en buurtonvriendelijke langdurige bouwperiodes.
- Betrek de OV-reizigers (de feitelijke opdrachtgevers) in alle fases van besluitvorming en investeringen die hen rechtstreeks aanbelangen.
- Vermijd conflicten tussen fietsers en in-/uitstappende reizigers aan haltes.<sup>5</sup>



Dynamisch lijnoverzicht met alle haltes op regiotram 10 naar Flüh.

Foto: vzw Reizigersbond, 2022

<sup>5</sup> Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG, Velo-Lichtinsel Hünigerstrasse Monitoring, Schlussbericht, 31.08.2015.

Trefwoorden: aansluitingen, Basel, beschikbaarheid, bus, capaciteit, De Lijn, overstap, participatie, streektram, toegankelijkheid, tramtunnel, verkeersveiligheid, wegverkeerskruising.