

Straatsburg: ‘herrezen’ tram met Europees kwaliteitslabel

Kiezers stemden metrobouw weg ten voordele van een tramsysteem

MARC BROECKAERT, DIRK CLAES, LUC DESMEDT, ETIENNE VAN DAELE (REIZIGERSBOND) EN JOHAN DE MOL (UGENT EN REIZIGERSBOND)

De futuristisch ogende trams van Straatsburg behoren tot de elegantste en performantste van Frankrijk. Na de vaststelling dat autobussen de automobilisten niet konden verleiden om voor het openbaar vervoer (OV) te kiezen, verwierp de bevolking een onbetaalbaar metroproject en stemde resoluut voor de aanleg van een gelijkgronds tramsysteem. Drie decennia na de ‘tramherrijzenis’ geldt Straatsburg als Europese referentie: de tram is er de aanjager van de stadsvernieuwing.

In 2020 telde de Eurométropole de Strasbourg 551.552 inwoners verspreid over 33 gemeenten, op 339 km², in de regio Grand Est. In de stad Straatsburg, gelegen aan de Ill en de Rijn, grenzend aan Duitsland, wonen 290.576 mensen. Sinds 2007 is Straatsburg rechtstreeks aangesloten op het Franse hogesnelheidsnet, sinds 2016 duurt de TGV-rit naar Parijs 2 uur.

OV-BEDRIJF INTEGRAAL IN OVERHEIDSHANDEN

In 1841 werd de spoorlijn naar Basel geopend, in 1862 de eerste stedelijke paardentramlijn. In 1877 werd de Compagnie des Tramways Strasbourgeois (CTS) opgericht. In 1886 was het stedelijke basistramnetwerk voltooid. De CTS was toen een société d'économie mixte met openbaar kapitaal én privékapitaal, onder meer van operator Transdev. Sinds 2019 is de CTS integraal in overheidshanden: voor 20% eigendom van de regio Grand Est en voor 80% van de Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS), sinds 2015 omgevormd tot de Eurométropole. De CTS, omgevormd tot société publique locale, werd door de overheid rechtstreeks aangeduid als interne operator, zonder marktraadpleging.

REGIOTRAM ONTSLOOT LANDELIJKE GEMEENTEN

Op vraag van de landelijke gemeenten begon in 1886 de aanleg van een netwerk van metersporige voorstedelijke en regiotramlijnen. De ‘gemengde’ regiotrams vervoerden goederen, marktcrammers en arbeiders. Ook in de omgeving van de buurstad Kehl, in de Duitse deelstaat Baden, liepen metersporige regioliijnen richting Offenburg, op de hoofdspoorlijn Karlsruhe-Basel. Toen al was de tram de motor van de (voor)stedelijke en regionale ontwikkeling. De elektrificatie van de voorstads- en regioliijnen omstreeks 1925 maakte de verdubbeling van de commerciële snelheid en

van het rittenaanbod mogelijk. Tussen 1919 en 1939 werd het stadsnet uitgebreid tot 82 km lijnlengte. Een voorstedelijke tramlijn werd aangelegd naar Obernai en Ottrott, toeristische bestemmingen nabij de Mont Sainte-Odile. Vanaf 1929 vulde de autobus de tram aan op minder drukke routes en als voorloper van destijds nog geplande tramlijuitbreidingen.

AUTOBUS VERVANGT REGIOTRAM

Vanaf 1930 daalden de tramreizigersaantallen door de concurrentie van privé-autobusbedrijven en van (vracht)auto's. Na de tweede wereldoorlog leidde de ‘verbussing’ van voorstadstramlijnen tot staand reizigersvervoer en zelfs tot volzette voertuigen: aan de halte wachtende reizigers moesten worden geweigerd. Reizigersprotest leidde tijdelijk tot herstel van de tramdienst. Tussen 1953 en 1956 werden de voorstadstramlijnen definitief opgeheven, het goedertransport inclusief. Argumenten daarvoor waren: de tram hinderde de overige weggebruikers en er ontbraken middelen voor de vervanging van versleten railinfrastructuur en rollend materieel.

AUTOBUS VERVANGT STADSTRAM

Na de tweede wereldoorlog wenste de CTS dat de tram op de drukste lijnen zou blijven rijden en de trolleybus (bus met bovenleidingsvoeding) op de overige lijnen. Er golden financiële beperkingen en desinteresse voor de tramproductie vanwege de Franse industrie van spooimaterieel. Wegens gebrek aan buitenlandse deviezen was het verboden om rollend materieel uit het buitenland in te voeren. Gevolg: enkele stadstramlijnen die met verouderd rollend materieel reden, werden vervangen door trolleybussen. Vanaf 1957 werden, op vraag van het stadsbestuur, uitsluitend de twee drukste lijnen nog met trams uitgebait. In 1959 bepleitte de CTS nog een ultiem trammoderniseringsplan. Het stadsbestuur verkoos evenwel de opheffing van het trambedrijf maar hield geen rekening met de milieuoverlast door dieselbussen. Op 30 april 1960 reed de tram voor het laatst. Alle rails werden verwijderd en de trams gesloopt; in 1962 reed de laatste trolleybus. Een kortetermijnbeleid zonder enige geloofwaardige vergelijkende kostenstudie en zonder mobiliteitsplan leidde tot de ongefundeerde tramnetopheffing¹.

BESEF GROEIDE: VERBUSSING WAS VERGISSING

Eind jaren 1960 groeide het besef dat het OV-beleid in een doodlopend straatje was beland. De nadelen van een banaal busnet in een middelgrote stad werden voelbaar, zeker nadat

¹ Georges Muller, *L'Année du Tram*. Editions Ronald Hirlé, 1994.



Foto: vzw Reizigersbond

Ook in smalle straten bewegen voetgangers en trams in harmonie in Straatsburg.

een autogericht circulatieplan was ingesteld in 1965. Tegenover de herkenbare tramroutes moesten de autobussen van eenzelfde lijn onderling gescheiden reizen door eenrichtingsstraten. In één decennium 'verdrongen' de bussen in het groeiende wegverkeer. Door afwezigheid van rails en bovenleiding was de lijnvoering ondoorzichtig geworden. Vergelijken met de trams boden de autobussen minder comfort en traden onvoorspelbare noodremmingen op. Door de vertakte lijnen met lage frequenties werden de dienstregelingen ingewikkeld. Volzette bussen die aan de halte wachtende reizigers noodgedwongen moesten achterlaten, werden de norm. Op nog geen 10 jaar tijd keerden de Straatsburgers die zich een eigen auto konden veroorloven de bus de rug toe. Uitsluitend de niet-keuzereizigers bleven de bus trouw. Nochtans toonden de gemoderniseerde tramnetten in Freiburg, Karlsruhe en Basel de voordelen van railgebonden stadsvervoer. In 1968 werden over 4 km busstroken gemarkeerd. In 1973 kwamen er officiële voorstellen voor de aanleg van een voetgangerszone. In 1988 was het OV-aandeel in de gemotoriseerde verplaatsingen gedaald tot 11%, de auto was goed voor 74%.

TRAMTERUGKEER WORDT OVERWOGEN

Het in 1968 opgerichte overheidsorgaan Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS) nam onder meer de OV-bevoegdheden van het stadsbestuur en 26 naburige gemeentebesturen over. In 1973 werd een grotere bedieningsperimeter voor het stadsvervoer afgebakend. Op nationaal niveau werd de Versement Transports ingesteld². Alle bedrijven vanaf negen werknemers dragen

bij tot de stedelijke OV-financiering dankzij een heffing op de loonmassa; in Straatsburg bedraagt die 2%³.

In 1975 vroeg de Franse staatssecretaris voor verkeer Cavaillé aan acht middelgrote steden of ze interesse hadden voor de terugkeer van de tram, met subsidie van 50% van de aanlegkosten. Ook werd de ideeënwedstrijd voor de nog te ontwikkelen Tramway Français Standard (TFS) gelanceerd.

BUSBEDRIJF EN STEDENBOUW VERKIEZEN TRAM

In 1972 bezochten de CTS en de Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Strasbourgeoise het OV-tramnetwerk in Basel en Freiburg. De piste van de autobus op eigen bedding werd niet bewandeld. Het negatieve busimago was immers niet geschikt om nieuw cliënteel te 'verleiden' de autobus boven de eigen auto te verkiezen.

METRO TE DUUR EN ONTOEREIKEND

In 1975 selecteerde adviesbureau Sofretu de tram als een verantwoorde investering voor een volwaardig netwerk. In 1976 startte de planning. Bij aanleg van nieuwe verkeersinfrastructuur werd al rekening gehouden met de latere komst van de eerste tramlijn. In 1979 ging de CUS akkoord met de bouw van de eerste tramlijn. In 1983 evenwel verkoos de nieuwe burgemeester de kleinprofielmetro Véhicule Automatique Léger (VAL) van de Franse firma Matra. In 1985 keurde de CUS de aanleg van een VAL-metrolijn goed. In 1989 waren de metroplannen gereed voor uitvoering.

² Marc Broeckaert e.a., De tram is terug van weggeweest. Verkeersspecialist nr. 160, oktober 2009.

³ Les limites du versement transports, in Transports urbains : des solutions pour sauver la ville. La Vie du Rail, 1997.



Foto:vzw Reizigersbond

In de centrale voetgangerszone in Straatsburg is ook fietsverkeer verboden.

KEUZE TRAM OF METRO WORDT VERKIEZINGSINZET

De in 1989 verkozen burgemeester Trautmann had haar verkiezingscampagne gericht tegen het VAL-project. Ze had zich ertoe verbonden om de terugkeer van de tram te realiseren en bewakend dat de 330 miljoen Franse franken die de centrale overheid voor de aanleg van de VAL-metro had gereserveerd, werden herbestemd voor de tram. De nieuwe gemeenteraad besliste om het openbaar domein te herverdelen ten voordele van de zachte en actieve weggebruikers. Dankzij de vrij korte afstanden tussen de opeenvolgende haltes (ca. 500 meter, tegenover 700 m tussen opeenvolgende metrostations) kon een tram de stad fijnmaziger ontsluiten, deel uitmaken van een innovatief verkeersconcept en bijdragen tot stadsvernieuwing. Doordat de tijdrovende afdaling naar (en het weer opgaand vertrek van) een ondergronds perron wegviel werden de totale deur-tot-deurverplaatsingstijden met een gelijkgrondse tram feitelijk korter dan die met een metro.

VERKLARING VAN OPENBAAR NUT (DUP)

De CUS stelde de CTS als bouwheer aan. Na de inspraakronde volgde in 1991 de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) die de onmiddellijke aanvang van de werkzaamheden toeliet voor lijn A, over 12,4 km van Haute-pierre (noordwesten) via het stadscentrum naar Illkirch-Graffenstaden (Baggersee) in het zuiden. Door

terreingegevenheden (rivierarm, spoorwegareaal, stationsgebouw, autosnelweg) werd het baanvak Rotonde - Gare SNCF - Halles ondergronds gerealiseerd over 1,2 km, met hellingen van 9% en op een diepte variërend tussen 12 en 20 m. De capaciteit van de bestaande stationsparkeergarage werd gehalveerd. Rotonde dient als overstapstation voor de toevoerbussen uit het noordwestelijke deel van de agglomeratie, Baggersee voor de autobussen uit het zuidelijke deel.

INNOVERENDE EUROTRAM GEKOZEN

In 1991 bestelde de CTS bij SOCIMI-ABB 26 exemplaren van het speciaal voor Straatsburg ontwikkelde type Eurotram: 32 m, zevendelig, modulair opgebouwd, vloerhoogte 350 mm. De fu-



Foto:vzw Reizigersbond

De rolstoel- én fietstoegankelijke Eurotram heeft al sinds 30 jaar buitencamera's in de plaats van zijspiegels.

turistische vormgeving werd bedacht door de Belg Neerman. De 'doorzichtige' tweerichtingstrams zijn 2,4 m breed, bieden 70 zitjes en een hoog rijcomfort dankzij de pneumatische afwerking. Ze beschikken over airco en hebben per zijkant zes zwenkschuiфdeuren, elk met de uitzonderlijke breedte van 1,5 meter. Lerend uit de ervaring met de 70%-lagevloertram TFS uit Grenoble koos de CTS voor ruime staplatforms. Bedoeling: de stoptijd aan de halten minimaal houden, met het oog op de nagestreefde commerciële snelheid van 21 km/u. Camera's vervingen – toen al! – de traditionele achteruitkijkbuitenspiegels.

BEVOLKING HEET 'EIGEN' TRAM WELKOM

Na 34 'busjaren' reed op 2 juni 1994 weer een tram door Straatsburg, onthaald door een enthousiaste menigte⁴. De aangepaste livrei van de Eurotram – grijs metallic met roze tint – herinnert aan de zandsteen van de Vogezen, typisch voor de stenen van de kathedraal en enkele historische gebouwen. Die livrei werd gekozen om respectvol te harmoniëren met het historische stadsbeeld. Daarom ook zijn alle trams reclamevrij.

AUTOAFREMEND VERPLAATSINGSBELEID

In het vooruitzicht van de 'vertramming' werd in 1992 een circulatieplan van kracht dat het doorgaande (noord-zuid)autoverkeer door het stadshart uitsloot. In een tweede fase werd ook het doorgaand oost-westautoverkeer onmogelijk gemaakt; de volledige historische binnenstad werd zone 30. De invalswegen eindigden in de omgeving van het stadshart, dat automobiel bereikbaar bleef voor bewoners en leveranciers dankzij vier bedieningslussen. Het aantal parkeerplaatsen in het stadshart werd met 1.000 verlaagd; als compensatie kwamen er meer dan 4.000 P+R-plaatsen, zowel aan de stadsrand (aan grote tramhalten) als iets dichterbij het stadshart. 95% van de P+R-klanten gebruikten voorheen nooit het OV. De place Kléber, waar destijds tot 50.000 auto's per dag passeerden, werd het centrum van een verfraaid autoluw gebied van 2,8 hectare⁵. De tramlijn kwam in najaar 1994 in bedrijf; de volwaardige exploitatie startte begin 1995. Lijn A liep over 10 km van Hautepierre tot Rond-Point Baggersee P+R en de bewaakte B+R Vélodrome-Tram. Tot zeven inzittenden per auto geldt ook anno 2023 een parkeer- en dagretourtarief tegen bodemprijs (4,20 euro). Het gebruik van de B+R-fietsstalling bleef kosteloos voor CTS-abonnees. De trams passeerden om de 4 tot 6 minuten overdag, 70.000 inwoners en evenveel werkplekken bevonden zich binnen de invloedzone van de tramhalten. Tussen 1993 en 1995 groeide het OV-voertuigkilometeraanbod met 30%, waarvan een derde voor de tram en twee derde voor de bus in de buitenwijken. Het historische centrum werd op schitterende wijze heringericht als voetgangersdomein. Het autobusnet werd herschikt als toevoer naar zorgvuldig ingerichte overstapstations bus-tram. Het OV-gebruik steeg met 43% en het voetgangersverkeer met 20%; het autoverkeer in de binnenstad nam af met 17% in 1989 en 28% in 2000. Het door handelaars gevreesde omzetverlies

⁴ Michel Chastac, Philippe Hérisse, *Strasbourg: la nouvelle vitrine du tramway français. La Vie du Rail*, 1996.
⁵ Harald A. Jahn, *Die Zukunft der Städte. Die französische Strassenbahn und die Wiedergeburt des urbanen Raumes*. Phoibos Verlag, 2010.



Foto: vzw Reizigerbond

De centrale halte Homme de Fer met eerstvolgende tramhalten op 300 meter of 5 minuten wandelen.

werd niet bewaarheid. 65% van de werknemers in de binnenstad gebruikt het OV⁶.

Luidens een opiniepeiling wees 90% van de Straatsburgers de terugkeer naar de toestand zonder tram af. Diverse stadsdelen wedijverden om op het tramnet te worden aangesloten.

VERLENGING NAAR ILLKIRCH

De verlenging naar Illkirch (2,8 km) volgde pas in 1998 wegens verzet van de plaatselijke burgemeester. Die verkoos de VAL-metro boven de tram en werd weggestemd⁷. Er werden vier tramtracés onderzocht om zo goed mogelijk met de bewonerswensen rekening te houden. De gekozen route ontsluit de wijken optimaal. Voor de aanvang van de tramuitbating werden 55.000 reizigers per dag op lijn A voorspeld. In 1995 waren er 65.000 tramreizigers per dag en in 2000 al 90.000, op zaterdag in december (kerstmarkt) 180.000. Ter versterking legde de CTS de lijn D tussen Rotonde - gare SNCF - Etoile in: op het centrale lijngedeelte reed een tram om de 3 minuten.

HELPT INWONERS OP WANDELAFSTAND VAN TRAMHALTE

Er volgden tramlijnverlengingen met de bouw van de lijnen B en C die oost-west lopen. De lijn B en C starten bij de remise in

⁶ Christoph Gronck, *Neue Strassenbahnen in Frankreich. Die Wiederkehr eines urbanen Verkehrsmittels*. EK-Verlag, 2003.

⁷ Vergelijk met de principiële afwijzing van de komst van tram 7 uit Gent door het gemeentebestuur van Lochristi.



Foto: vzw Reizigersbond

Acht deuren waarborgen vlot in- en uitstappen en een korte haltestilstand.

Elsau, in het zuidwesten, kruisen lijn A bij place Kléber en splitsen aan de halte République, ten noorden van het centrum. Tram B rijdt naar het Palais des Congrès en Hoenheim Nord (P+R en verknoping met het spoorwegnet). Tram C rijdt via de universiteit naar Esplanade. De DUP werd in 1998 afgeleverd. De aanleg over 12,2 km duurde 23 maanden; de opening vond plaats in september 2000, drie maanden eerder dan gepland. Het OV-rittenaanbod steeg met 12%. Sindsdien rijden de autobussen op tangentiële routes of als toevoer naar de tramlijn. Alleen al de tramlijnen A, B, C en D reden op wandelafstand van de helft van de inwoners; 65% van de werkplekken bevinden zich binnen een straal van 400 m rond de tramhalten.

TRAMS BLIJKEN TE KLEIN

Door de reizigerstoeloopt plaatste de CTS een vervolgbestelling bij AdTranz. 10 van de 27 trams waren tiendelig (43 m), toen de langste ter wereld⁸.

De lijnen B en C bleken drukker dan de lijnen A en D. In de spits kwamen 49 van de 53 trams op de baan. Het aantal OV-ritten klom in 2001 tot 164 per inwoner per jaar. Dankzij de 'vertraming' en de herverdeling van de rijweg ten voordele van het openbaar vervoer groeide het CTS-voervoer op 10 jaar tijd met 85%⁹.

TERUGDRAAIEN TRAMVOORRANG MISLUKT

In 2001 poogde een andere burgemeester enkele 'autovrijandige' maatregelen terug te draaien, onder meer de abso-

lute tramvoorrang aan de verkeerslichten. Dat leidde tot een verstoorde tramdienst. Na fors tramreizigersprotest werd die maatregel na enkele dagen ingetrokken.

UITBREIDING BINNEN STRAATSBURG ...

In 2002 keurde de gemeenteraad een uitbreidingsplan met 13,5 km nieuwe tramlijnen goed: de verlenging B naar Ostwald en C naar Neuhof, plus de nieuwe lijn E naar Robertsau, zetel van het Europees parlement. Doel: via een 'kronkelroute' door het oosten van de binnenstad een tweede noord-zuidverbinding 'buitenom' bieden zonder de drukke overstaphalte Homme de Fer nog meer te belasten. De CTS koos voor trams van 45 m, type Citadis 403 van Alstom. In 2017 leverde Alstom nog 12 trams type Citadis 403 die beantwoorden aan de Duitse tramverkeersnormen (BOStrab) om naar Kehl te mogen rijden.

... EN NAAR DUITSLAND

In 2005 vroeg de gemeenteraad van Kehl (35.000 inwoners, aan de Duitse Rijnsoever) dat de tram uit Straatsburg zou worden verlengd naar het DB-station en het stadhuis, als symbool voor



Foto: vzw Reizigersbond

Lijnoverzicht met dynamische positieaanduiding van de tram.

⁸ Georges Muller, *Génération Tram*. Editions Oberlin, 2000.

⁹ Jean Tricoire, *Le Tramway en France. La Vie du Rail*, 2007.

INSPIRERENDE VOORBEELDEN

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

- Geef aan de tram absolute voorrang aan verkeersregelin-
stallaties.
- Bestel zeer brede tramdeuren, die vlot sluiten.
- Organiseer vlot in- en uitstappen zoals in een metro dankzij:
 - verplichte validering van elk vervoerbewijs, vooraleer in te
stappen, aan controlepaaltjes op het tramperron.
 - alle acht dubbele tramdeuren mogen worden gebruikt (in
plaats van vijf dubbele deuren bij de even 'lange' Albatros
van De Lijn, die verbiedt om de voorste tramdeur te ge-
bruiken). Gevolg: haltestop duurt niet langer dan nodig.
- Hou trams en bussen reclamevrij.
- Plaats zeer goed leesbare infoschermen op de perrons en in
de trams.
- Waarborg de toegankelijkheid: verhoog alle halteperrons in-
tegraal of gedeeltelijk tot ca. 30 cm hoogte.
- Afficheer een gedetailleerde omgevingsplattegrond aan elke
tramhalte.
- Voorkom onderlinge hinder tram-fiets. Deel de afgebakende
tramverkeersruimte niet gelijktijdig met andere verkeersdeel-
nemers.
- Bouw zorgvuldig ingerichte overstapplaatsen bus-tram aan de
rand van de binnenstad en aan trameindhaltens.
- Laat de tram rijden door straten met even smalle dwarspro-
fielen als in Antwerpen (bv. in de Nationalestraat) en Gent,
evenwel zonder hinder door rijdende, op de rails stilstaande
of langsgeparkeerde voertuigen.
- Betrek de bewoners bij de democratisch gefundeerde keuze
voor gelijkgrondse tram ofwel (bijkomende pre)metrotunnels.



Foto: vzw Reizigersbond

Vlot instappen dankzij verplichte validering vervoerbewijs aan controlepaaltje op het perron (buiten de tram).

de vreedzame Frans-Duitse betrekkingen. In 2008, na een meerderheidswissel, besloot de gemeenteraad van Straatsburg lijn D over 2,7 km te verlengen naar Kehl. Voorwaarde was dat ook de Duitse partner meebetaalde. Er waren twee boogbruggen nodig voor trams, fietsers en voetgangers, over de Rijnhaven en over de Rijn. Het Straatsburgse stadsbestuur wenste een tramlijnverlenging om het vervallen haven- en industriegebied nieuw leven in te blazen. Aan de nieuwe tussenhalte Starcoop wordt pas vanaf 2023 gestopt, zodra er enkele bewoners zullen zijn (streefdoel: 20.000).

In 2009 gaven beide burgemeesters de opdracht om de doortrekking uit te werken (ca. 80 miljoen euro). De aanleg startte in 2013. De sectie tot het DB-station Kehl ging open in 2017; in 2018 werd de lijn verlengd over 1,4 km tot het stadhuis. De Duitse federale en deelstaatregering betaalden samen 44,8 miljoen euro voor de traminfrastructuur op hun grondgebied. Dagelijks zijn er 8.000 tramreizigers. Op zaterdag rijden vooral Fransen naar de supermarkten in Kehl.

TRAM DRAAGT BIJ TOT SCHONER LEEFMILIEU

In 2020 werd beslist om het tramnet uit te breiden naar buitenwijken als Koenigshoffen en Schiltigheim. Sinds 2009 worden onder meer investeringsmiddelen aangewend die de Franse regering – met het oog op de milieubaten – toekent aan de aanleg van tramlijnen en hoogwaardige buslijnen op eigen baan (Grenelle de l'environnement).

Straatsburg bewijst dat een performante gelijk-grondse tram harmonisch inpasbaar is in een historisch stadshart met smalle dwarsprofielen zoals in Antwerpen en Gent. Voorwaarde: de vlotte tram-doorstroming waarborgen door het doorgaand autoverkeer te 'knippen', autofiles op tramsporen onmogelijk te maken en storend langsparkeren te elimineren. Op 30 jaar tijd verdubbelde het tram- en busgebruik in de hoofdstad van de Elzas, zonder de bouw van een onbetaalbare én door de kiezers afgewezen metro.

Trefwoorden: autobus, informatie, metro, P+R, stadsvernieuwing, tarieven, tram, verkeerscirculatieplan, verkeersregelin-
stallatie.