

Agglotrein, tram en bus voorkomen verstikking Genève door wegverkeer

Kantonale OV-regie succesvoller dan privébedrijf

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

Ooit was Genève een autovriendelijke stad. Na decennialange stagnatie van het spoor en bijna verdwijning van de tram kwam het tot een renaissance en een gestage uitbreiding van het openbaar vervoer (OV). De versmachtende druk van het gemotoriseerde wegverkeer overtuigde de stemgerechtigde burgers om te kiezen voor de herontplooiing van het tram- en treinet. De overal nabijegelegen haltes en de geringe wachttijden overtuigen alsmear meer bewoners en grensarbeiders om agglomeratietrein, tram en (trolley)bus te nemen.

In 2019 waren er op het grondgebied Grand Genève 4,2 verplaatsingen per persoon per dag, waarvan 660.000 over een lands- of kantongrens. In de Groupement Local de Coopération transfrontalière werken de regionale Zwitserse en Franse overheden van Grand Genève samen inzake mobiliteit, ruimtelijke ordening enzovoort.¹

EERSTE ZWITSERSE STADSTRAMS

Vanaf 1862 reden in Genève de eerste Zwitserse stadstrams.² Vanaf 1883 overschreden de stoomtrams de landsgrens; vanaf 1894 reden elektrische trams. In 1900 fuseerden de trambedrijven tot de Compagnie Générale des tramways électriques (CGTE).³ Genève had in 1910 het langste Zwitserse tramnet, met 18% netlengte op Frans grondgebied.

ONTWIKKELING AUTO,TELOORGANG TRAM

Vanaf 1928 ontbraken de middelen om de traminfrastructuur te vernieuwen. Ook de Franse overheid weigerde de spoorvernieuwing te financieren. Bijgevolg werd beslist tot gefaseerde verbussing, ook voor de landsgrensoverschrijdende tramlijnen. Tussen 1928 en 1958 werden de meeste stedelijke en regionale tramlijnen opgeheven, ondanks het protest van de bevolking in de regio.

¹ Grand Genève : 10 ans et des réalisations déjà emblématiques, Tribune de Genève, 01.08.2023.

² Gilbert Ploujoux, Histoire des transports publics dans le canton de Genève. Editions du Tricorne, 2015-2018.

³ Harry Werz, 1962-1987: Compagnie genevoise des tramways électriques-Transports publics genevois, TPG, 1987.

AUTOMOBIELCLUB IJVERTEGEN TRAM

Genève kende de sterkste motoriseringsgraad in Zwitserland. De oprichter van de automobielloobby Touring Club Suisse (TCS) werd CGTE-voorzitter en voerde een permanente antitram-campagne. Veel stedelingen steunden de TCS: ze beschouwden het OV als een noodzakelijk kwaad en waren tevreden met de stopzetting van de 'achterhaalde' tramuitbating. De vertegenwoordiger van het kanton binnen de CGTE-raad van bestuur ageerde tegen de tram, tegen de CGTE-directie in, die de tram bleef steunen. Handelaars ageerden decennialang tegen tramspoorverdubbeling wegens de gevreesde schrapping van straatparkeerruimte voor hun uitstalramen.

Metropoolregio Grand Genève

Genève is een regionale metropool met een internationale roeping. Het Zwitserse kanton Genève heeft 105 km grens met Frankrijk en slechts 4,5 km met het buurkanton Vaud (Wallis). De eigenlijke stad telt 204.946 inwoners op 15,9 km². Ze ligt aan de monding van de Rhône en de Arve in het Lemanmeer en vormt de kern van een grensoverschrijdende agglomeratie die tienduizenden forensen uit de naburige Franse departementen aantrekt.

Eind 2022 telde het kanton Genève 514.114 inwoners op 282 km². Het Franse hinterland (*le Genevois français*) telde 425.000 inwoners. De metropoolregio Grand Genève omvat de kantons Genève en Vaud en de Franse departementen Haute-Savoie en Ain. Met 1,027 miljoen inwoners, 209 gemeenten op 1.996 km² en 553.000 banen is het een van de meest dynamische regio's in Europa. Tussen 2013 en 2019 bedroeg de bevolkingsaanwas gemiddeld 13.400 per jaar; jaarlijks komen er gemiddeld 7.000 banen bij. Voor een vergelijkbare job zijn de in Genève betaalde salarissen tot drie keer hoger dan in Frankrijk.

58% van de bevolking van Grand Genève woont in Zwitserland, op slechts 27% van het grondgebied van de metropoolregio. Bijgevolg leidt de druk op de woningmarkt er tot hoge huurprijzen. Vele Zwitsersers gaan in het minder dure Frankrijk wonen en verhogen het aantal grensoverschrijdende verplaatsingen.



Foto: Reizigersbond vzw

Het plein Plainpalais: trams krijgen de centrale plaats op knooppunten in hartje Genève, auto's moeten omrijden.

STEDELIJKE OVERHEID STEUNT TRAM NIET

Ook al bewezen experts na de tweede wereldoorlog dat de tram het geschiktste OV-middel was voor Genève, de CGTE-directie kreeg geen steun van de lokale overheid. In Basel, Bern en Zürich daarentegen had de stedelijke overheid het OV al bij aanvang van de twintigste eeuw aan de privésector onttrokken en aan een stedelijke regie toevertrouwd, als overheidsinstrument in het verplaatsingsbeleid.

BUSVERDRINGT TRAM

Tussen 1942 en 1969 vervingen trolley- en dieselbussen gefaseerd de nog grotendeels enkelsporig aangelegde stadstramlijnen. Naar de grootschalige perifere nieuwbouwwijken werden geen tram- maar autobuslijnen verlengd. In 1969 'veroordeelde' de aanleg van de binnenstadsrondweg met éénrichtingswegverkeer de tramlijn I (ligne de ceinture), met reizigersverlies tot gevolg. Vanaf 1969 bleef alleen nog tramlijn 12 over. Ze werd gered door haar route met smalle dwarsprofielen en door haar drukte: 60.000 reizigers per dag of het kwart van het totale aantal OV-reizigers.

DOORSTROMING KNELT

In 1934 gaf een federale wet OV de voorrang. Nochtans werd de doorstroming problematischer. Door het toenemende auto-gebruik daalde de commerciële snelheid, bijvoorbeeld op de tramlijn op de binnenstadsrondweg van 13,4 km/u naar 9 km/u. Vanaf 1965 werd bijkomend rollend materieel nodig om de

zelfde vervoerscapaciteit te kunnen blijven aanbieden. Zo volstonden in 1953 13 tramstellen op lijn 12; in 1983 waren er 18 nodig, bij dezelfde frequentie, wegens doorstromingshinder.

In 1967 weigerde de voogdijoverheid de geplande inzet van gelede autobussen wegens de verwachte doorstromingshinder voor het autoverkeer. In 1969 werd de allereerste aanvraag voor de markering van een busstrook geweigerd wegens de niet-vermelding ervan in de Zwitserse verkeerscode. Naderhand werd toch een proef toegestaan, tegen TCS-advies in. Die proefbusstrook werd een succes: in 1974 was al 9 km busstrook gemarkeerd. In 1975 werd de busstrook opgenomen in de Zwitserse verkeerswetgeving. In 1977 en in 1982 lokte de gebrekkige busdoorstroming stiptheidsacties van de busbestuurders uit. Het oponthoud per busrit op de centrumnabije Pont du Mont Blanc varieerde van 3 tot 11 minuten. Daarom werd het autobusverkeer er in 1986 weggehaald; pas in 2012 kwam er een eigen busstrook. Nog in 2015 liep 12% van de TPG-ritten een vertraging op van meer dan 3 minuten.

LANDSGRENSWERKNEMERS ZIJN AUTOSOLISTEN

In 2022 waren er 104.357 in de naburige Franse gemeenten gedomicilieerde personen als *travailleur frontalier* (landsgrenswerkner) beroepsactief in het kanton Genève, 7% meer dan in 2021 en drie keer meer dan in 2002. De meeste grenswerkners zijn autosolisten. Voor hen werden P+R-sites ingericht langs 'invalswegen' aan de stadsrand, onder meer aan de lands-

grens (Moillesulaz), met overstapmogelijkheid op de tram. Wegens het vrijwel onbestaande OV vanuit de aangrenzende Franse gemeenten organiseerden Geneefse warenhuizen vanaf 1988 eigen ophaaldiensten voor hun grenswerknemers. Nog in 1990 was er veel minder landsgrensoverschrijdend OV dan voor de tweede wereldoorlog, ook al was het aantal grensoverschrijdende verplaatsingen al decennia aan het toenemen. Slechts in 1992 kwam de eerste TPG-buslijn naar Frankrijk in bedrijf. Het feit dat pas in 1993 de autoroute de contournement de Genève (grote stadsrondweg) in gebruik kon worden genomen, droeg bij tot de toenemende verkeersdruk. Ook slepen al decennia discussies aan over de aanleg van een autosnelwegdoorsteek onder of boven het Lemaneer (*Traversée du Lac*). De doorgaande autoverplaatsingen van de ene naar de andere oever van de Rhône hinderen namelijk het OV en het fietsverkeer in de binnenstad en de omgeving van het hoofdtreinstation Cornavin.

GROEIEND MILIEUBEWUSTZIJN

In het kanton Genève leidde de combinatie van de bevolkingsverdubbeling tussen 1950 en 1990, de verachtvoudiging van het inwonersaantal in de suburbane gemeenten, de verveertienvoudiging van het individuele autobezit en de toename van het forensenverkeer tot chronische verkeersopstoppingen.

Vanaf de jaren 1970 groeide het milieubewustzijn en ontstonden actiegroepen pro OV. Voor het eerst werd het OV in stedenbouwprojecten geïntegreerd. Proeven met eigentijdse trams uit Basel deden het brede publiek kantelen ten voordele van de tramuitbreiding. Het netherstructureringsplan beoogde de vermindering met 25% van het aantal noodzakelijke overstappen en verkoos overstapvrije verplaatsingen, onder meer door omvorming van radiale lijnen tot diametrale. Voorstellen om storingsgevoelige regionale busroutes op knooppunten te 'knippen' en aan te takken op het binnenstedelijke netwerk werden geweigerd wegens de tijdrovende overstap.

BEVOLKING VRAAGT BETER OV

In 1971 vroegen jongeren van het Institut de la Vie met een *initiative populaire* (volksinitiatief) een OV met een echt openbaar statuut. Ook vroegen ze overal OV-voorrang tegenover de individuele gemotoriseerde weggebruikers, het OV-nultarief en OV-financiering door het kanton. Over dat volksinitiatief stemde de Souverain (de kiesgerechtigde burgers) in 1975. Dat resulteerde in een OV-wet die in 1976 van kracht werd.⁴

OV VAN NV NAAR KANTONALE REGIE

Conform die OV-wet werd de CGTE in 1977 omgevormd tot de kantonale regie – een verzelfstandigd overheidsagentschap – Transports publics genevois (TPG). De overheid had door de jaren heen de meerderheid in de nv verworven door de aankoop van aandelen, ter compensatie van het bedrijfsverlies. De overheid waarborgde al jaren de door de CGTE aangegane leningen om investeringen in onder meer rollend materieel te financieren. Het privébedrijf CGTE overleefde alleen dankzij overheidssteun.

Al in 1946 beval een adviesbureau de oprichting van een autonome OV-regie aan. De toenmalige overheid ging niet op die suggestie in. Pas na het volksinitiatief werd de omvorming tot een kantonale regie een discussiethema en in 1977 een feit.

Het voorstel in het wetsontwerp om in alle omstandigheden aan het OV voorrang te geven werd niet aanvaard want de opgekomen kiezers vonden dat te verregaand. Het werd: "wanneer OV-voorrang in het algemeen belang is". Die OV-voorrang houdt rekening met de complementariteit tussen OV en privévervoer.

VOLKSINITIATIEF VRAAGT OV-UITBREIDING

In 1983 werd het volksinitiatief "Pour des transports publics efficaces" ingediend door Institut de la Vie, Association Transport Environnement, OV-reizigersvereniging Communauté d'intérêts pour les transports publics (CITRAP) en fietsers- en voetgangersverenigingen. Dat volksinitiatief vroeg om de TPG-verder uit te bouwen. Hoofdeisen: een *Croix ferroviaire* (tramnet in X-vorm) aanleggen en eigentijdse trams inzetten. Een tegenvoorstel voor een volautomatische minimetro type Rijsel kreeg TCS-steun, gekant tegen OV-voorrang en tegen P+R. De TCS verkoos de bouw van bijkomende parkeergarages in het stadshart.

1988: STEMMING VOOR OV-UITBREIDING

Het volksinitiatief resulteerde in een in 1988 goedgekeurde OV-wet. Die vermeldde de nog te maken keuze: uitbreiding tram en agglomeratietrein ofwel aanleg minimetro. De dure, zonder federale steun te financieren, aanleg van de minimetro werd in studies afgewogen tegenover een gefaseerde tramnetwerkuitbreiding.

In 1998 werd definitief verzaakt aan de minimetro en gekozen voor de heraanleg van een metersporig tramnetwerk.

Op TCS-initiatief stemden de kiezers in 1988 voor het aanvatten van een studie om – ter vervollediging van de grote stadsrondweg – de *Traversée du Lac* te bouwen. In 1996 verwierpen de kiezers dan weer de gevraagde financieringsvorm. In 2013 weigerde de federale overheid om dat oversteekproject als prioritaair in het agglomeratieprogramma op te nemen. Op TCS-initiatief vroegen de kiezers in 2016 nogmaals de aanleg van de *Traversée*. Een gelijktijdig door de groene partij voorgelegd voorstel om het OV over het gehele kantonale grondgebied voorrang toe te kennen werd door de kiezers afgeslankt tot voorrang voor OV en actieve weggebruikers binnen de sterkst verstedelijkte zones.

HERONTPLOOIING STEDELIJK OV-NETWERK

In 1987 startte de herstructurering van het (trolley)busnet evenals de omvorming van de stadstramlijn tot een gelijkgrondse métro léger. In het vooruitzicht van de aanleg van de *Croix ferroviaire* was, na een CITRAP-petitie, voor 1986 al 60% van die tramroute op eigen baan gebracht. In 1987 bedroeg het aandeel eigen baan al 85%. Er restte maar 3% verliestijd aan de verkeersregelinstallaties. De 'groene golf' resulteerde in 10 minuten tijdswinst per enkele rit. Overal kwam dubbelspoor; bijkomende keerlussen werden aangelegd, ten behoeve van een flexibele exploitatie. Sinds 1990 roepen luidsprekers op 26 halten de reële reisinformatie om bij dienstverstoringen.

⁴ *Loi sur les transports publics, 21.11.1975.*



Foto: Reizigersbond vzw

Voor de elektrische TOSA-bussen volstaan korte oplaadtijden aan halten en in de stelplaats.

BAANBREKEND ROLLEND MATERIEEL

In 1985 werden 45 enkelgelede trams bij Düwag-Vevey besteld met een toen revolutionair lage vloer; op 48 cm boven railhoogte, en ontworpen om ook krappe bochten vlot aan te kunnen. Sinds 2001 leverde Bombardier 39 Cityrunners en sinds 2011 leverde Stadler 32 trams type Tango. Met het oog op de lijnuitbreidingen en ter vervanging van de Düwagtrams levert Stadler vanaf 2025 de eerste van 38 trams type Tramlink.

In 2007 presenteerde de Zwitserse leverancier Hess de baanbrekende dubbelgelede Swisstrolley3. Dezelfde firma leverde in 2017

de enkelgelede batterijrolleybussen TOSA (Trolleybus Optimisation Système Alimentation). Niet alleen aan de eindhaltes en in de stelplaats maar ook tijdens tussenhaltetijden van gemiddeld 15 seconden worden de batterijen herladen. Sinds 2014 zet TPG enkelgelede Exqui.City I 8-trolleybussen van Van Hool in: dankzij batterijen kunnen die ook op bovenleidingloze lijnsecties rijden.

UITBREIDING TRAMNETWERK, FREQUENTER OV-AANBOD

Vanaf 1987 daalde ook de gemiddelde reizigerswachtijd aan de halte dankzij de frequentieverhogingen. Van dan af passeerden tram of bus op de drukste lijnen om de 3 tot 5 minuten in de spits en om de 7 tot 8 minuten erbuiten.

In 1995 kwam de tram weer op de rechteroever van de Rhône, tot aan het hoofdstation Cornavin. In 1997 werd het tramnet verlengd tot Palettes, gelijktijdig met een snelweguitbreiding (*autoroute d'évitement*). In 2006 kwam het trambaanvak Lancy Pont Rouge – Grand Lancy – Palettes gereed. Sinds 2009 bereikt de tram de 'oude' uitbreidingswijk Meyrin-Gravière en sinds 2011 het studiecentrum voor kernonderzoek (CERN), op 200 meter van de landsgrens. Sinds 2019 overschrijdt de tram weer de Franse grens. De voorlopige eindhalte Annemasse Parc werd een van de drukste, met 11.000 instappende reizigers per dag. Sinds 2021 rijdt de tram tot Bernex-Vailly, waar 300 P+R-plaatsen mikken op de grenswerknemers. Nabij die eindhalte worden 5.700 nieuwe wooneenheden en evenveel bijkomende jobplekken gepland. Tussen 1995 en 2021 verviervoudigde de lengte van het tramnet, van 8 km naar 33 km.

Inspirerende Voorbeelden

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

- De wettelijk geregelde, medebeslissende beleidsinbreng van de stemgerechtigde burgers.
- Doordachte verhoging van het OV-aanbod, gekoppeld aan beperking van het autoverkeer; resulteert in hoger OV-gebruik.
- Korte, wettelijk bepaalde, wandelafstand naar de meest nabije tram- of bushalte.
- Alle tramdeuren mogen worden gebruikt. Aan de halte onder de treinsporen van het hoofdstation Cornavin mogen reizigers aan beide kanten van de tram in- en uitstappen: de zestien tramdeurtoegangen korten de haltetijd in tot een minimum.

GENEVE: GEWAARBORGDE NABIJE HALTE VERLEIDT AUTOMOBILISTEN

Een van de doorslaggevende factoren om automobilisten te verleiden om tram of bus te nemen is de nabijheid van een halte vlakbij de vertrekplaats, de eventuele overstaphalte en het bestemmingsadres.⁵ Sinds 1988 bepaalt een wet in het kanton Genève dat er een (trolley)bus- of tramhalte moet zijn op hooguit 300 meter (of 5 minuten gaans) van elk adres in de stedelijke agglomeratie, en op hooguit 500 meter erbuiten.⁶ Opmerkelijk is dat er in Gent, in 1999, een politieke consensus was over een vergelijkbare afstandsnormering.

1999: GENTSE POLITIEKE CONSENSUS OVER WANDELAFSTAND

Dezelfde korte wandelafstand als in Genève – zelfs verstrengd tot 250 meter – inspireerde de door de Gentse gemeenteraad goedgekeurde vraagstelling van de in april 1999



Haltepaal met netpaal en omgevingsplattegrond met meest nabije halten.

georganiseerde volksraadpleging over het OV: "Moet het stadsbestuur in overleg met De Lijn en het Vlaams Gewest binnen het jaar een OV-plan opmaken en vervolgens uitvoeren om het aantal OV-gebruikers in Gent op tien jaar te verdubbelen? In dat plan wordt in ieder geval het volgende aspect uitgewerkt: (...) een halte binnen een straal van 250



Ook in Gent was er al in 1999 een politieke consensus over een afstandsnormering voor de nabijheid van een tram- of bushalte vlakbij de vertrekplaats, de eventuele overstapplaats en het bestemmingsadres. Cambio (De Lijn) verleidt in 2023 met korte wandelafstand naar 'deelautohalte'.

meter in de dichtbebouwde gebieden. Die eis stond ook in de consensusnota Horizon 2010 van de Gentse politieke partijen.⁷

Het Vlaamse basismobiliteitsdecreet⁸ bepaalde dat er een halte moest zijn op hooguit 500 meter (in vogelvlucht) van elk adres in de stedelijke omgeving. Daarom kwamen er op bestaande buslijnen extra halten.

VLAANDEREN: GEWAARBORGDE HALTEWANDELAFSTAND VERVALT VOOR OV-REIZIGERS ...

Bij de invoering van het decreet basisbereikbaarheid viel ook die gewaarborgde maximale wandelafstand naar de meest nabije halte weg. Uitsluitend de minimale afstand tussen twee opeenvolgende halten van eenzelfde lijn werd bepaald. Het advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen werd daarvoor niet gevraagd.⁹

... MAAR WORDT VOORTAAN WÈL GEWAARBORGD AAN LAADPAAL- EN DEELAUTOGEBRUIKERS

Daarentegen waarborgt Vlaanderen de meest nabije laadpaal "binnen een wandelafstand van 250 meter vanaf het adres waarop de aanvraag betrekking heeft"¹⁰. Cambio – De Lijn is hoofdaandeelhouder – lokt klanten door ook op Lijntrams te adverteren met de korte wandelafstand "in jouw buurt" naar de meest nabije 'deelautohalte'.

⁷ Horizon 2010. Een streefbeeld voor het Gentse openbaar vervoer in 2010. Consensusnota gemeenteraadsfracties, 1999.

⁸ Besluit van de Vlaamse regering betreffende de Basisbereikbaarheid in het Vlaamse gewest, 29.11.2002.

⁹ Besluit van de Vlaamse regering, 04.09.2020.

¹⁰ Besluit van de Vlaamse regering, 17.12.2021.

⁵ Luc Desmedt e.a., *Wandelafstand naar halte bepaalt tram- en busgebruik*. Verkeersspecialist nr. 272, p.4-9, december 2020.

⁶ *Loi sur le réseau des transports publics (article 2, offre de base)*, 17.03.1988.

'RIJ MAAR AN' NAAR UNIRESO

Sinds 1971 worden alle biljetten en rittenkaarten buiten het voertuig aangekocht en ontwaard, aan automaten (werkingspercentage 99,92%). Abonnementen aan boord reisklaar maken hoeft niet: telapparatuur registreert de reizigersaantallen.¹¹ Resultaat: tijdwinst bij het in- en uitstappen. In 1987 werd de carte orange ingevoerd, naar het model van het Umwelt-Abo in Basel. Door de tariefverlaging met 40% kostte een maandabonnement nog maar 45 CHF; de overheid compenseerde de ontvangstendering. In 1986 ontstond de communauté tarifaire (tariefgemeenschap) met de Zwitserse CFF-treinen, in 2001 met de stedelijke veerdiensten, in 2004 met de stadsbussen in Annemasse en de SNCF-treinen (merknaam: unireso).

Sinds 1988 ontvangt iedereen die minstens één betalende overnachting in Genève boekt, een dagkaart, gefinancierd door de verblijfstaks.

FEDERALE STEUN: PROJET D'AGGLOMÉRATION

Sinds 2007 betaalt de federale overheid, via de goedgekeurde projets d'agglomération, 35% van het investeringsbedrag van verkeersinfrastructuur. Van de eerste drie projectoproepen ging 507 miljoen CHF naar Genève, onder meer naar de tramlijnverlenging naar Bernex en naar Annemasse, op Frans grondgebied deels door Zwitserland betaald.

In 2023 kende de federale overheid 141 miljoen CHF toe voor de aanleg – in de periode 2024-2027 – van grensoverschrijdende tramlijnen, zachte mobiliteitsprojecten, uitbreiding van het hoofdtreinstation Cornavin en verbreding van de grote stadsrondweg. Zo zal een tramlijn naar het Pays de Gex (Ain) lopen; in dat gebied (100.000 inwoners) ontbreekt railgebonden OV. Al vanaf december 2023 zal een hoogwaardige buslijn uit Gex de versnelde verbinding maken met Cornavin. Ook de tramlijnaanleg naar de Franse gemeente Saint-Julien-en-Genois krijgt fondsen.

LONENDE MULTIMODALE AANPAK

De tram- en businvesteringen lonen: het grensoverschrijdende autogebruik én de motoriseringsgraad nemen af. In 2022 telde het kanton Genève nog maar 424 personenwagens per 1.000 inwoners (523 in 2002). Dat gaat in tegen de stijgende tendens in Zwitserland (540 personenwagens per 1.000 inwoners in 2022; 504 in 2002). Het OV-gebruik stijgt: in 1945 waren er 220, in 1993 271 en in 2015 420 OV-ritten per inwoner per jaar. De OV-groei blijkt ook uit de modalsplitevolutie in het kanton.



Nabij knooppunt Bel-Air rijden trams in een smalle straat zonder autoverkeer.

Foto: Reizigersbond vzw

Voor woon-werkverplaatsingen werd in 2000 het OV gebruikt door 19% en de auto door 52% van de verkeersdeelnemers. In 2015 was dat 30% respectievelijk 27%.

In 2013 schetste het document Mobilités 2030¹² de nagestreefde evolutie naar een grotere rol voor OV en actieve weggebruikers en het omleiden van doorgaand gemotoriseerd verkeer langs het autosnelwegennet.

Volgens het federale klimaatplan moet in 2050 het OV in Genève een marktaandeel van 40% hebben, tegen 24% in 2022. De geplande OV-aanbodsverhoging met 27% vanaf 2025 is een stap in die richting. ■

De auteurs danken de medewerkers van de Transports publics genevois en van de Association Genevoise du Musée des Tramways evenals Luc Aerssens. In volgend nummer verschijnt een artikel over de grensoverschrijdende agglotrein Léman Express.

¹¹ Als men dat in Vlaanderen zou toepassen, zou men een direct beeld krijgen van het zwartrijden, per voertuig, locatie en tijdstip.

¹² Mobilités 2030. Stratégie multimodale. Direction générale de la mobilité, 2013.

Trefwoorden: aanbodgestuurd, Frankrijk, Genève, grensoverschrijdend, marktaandeel, openbaar vervoer, participatie, regie, stadsrondweg, tram, trolleybus, volksraadpleging.