

De bus die een tram wilde zijn

Sinds zondag 28 juni vervangen tram-bussen de gewone bussen op lijn 820 tussen de luchthaven Zaventem en het UZ Jette. We reden een dag later nieuwsgierig mee.

Is een trambus echt iets nieuws?

In 1985 stelde BN op het UITP-congres in Brussel de GLT voor die er proefondjes reed (foto). Dit dubbelgeleed voertuig kon als tram elektrisch en geleid door wieltjes over een centrale rail rijden, maar ook als dieselbus vrij over straat bewegen. Een succes werd het nooit.

Min of meer gelijkaardige kruisingen tussen tram en bus in Douai, Caen en Nancy werden voortijdig afgevoerd. Tussen Mestre en Venetië, in Padua, Saint-Denis en Clermont-Ferrand rijden ze nog wel, maar veel toekomst lijken deze voertuigen niet te hebben.

De Exqui.City, een reuzenbus

Van Hool ontwierp einde jaren 1990 een dubbelgelede dieselbus, waarvan welgeteld 1 exemplaar in Luik reed.

En toen kwam de Exqui.City. De versie van De Lijn is een dubbelgeleed en hybride (diesel/elektrisch) aangedreven voertuig. Geen tram, want die hebben geen diesel-aandrijving.

Met een lengte van 24 m, een breedte van 2,55 m en een hoogte van 3,40 m is de Exqui.City een mastodont. De eerste bak rust op twee assen, de twee volgende op één as. De voorste as staat ver vooraan om zonder te veel uitzwaai bochten te nemen. Er is immers geen enkele geleiding door een rail of iets anders. Het is dus een bus.

Nood aan een Belgisch project

Van Hool verkocht kleine aantallen Exqui.City's in verschillende versies aan buitenlandse steden zoals Metz, Lausanne, Linz en Pau. Die laatste is trouwens een waterstofbus. In België ontbrak een visitekaartje.



GLT op de Heizel in 1985

Foto Luc Couscheir

Toenmalig verkeersminister Ben Weyts liet zich overtuigen door Van Hool. Onder politieke druk moest De Lijn haar sneltramplannen voor de Brusselse noordrand deels opbergen en plaats maken voor de Exqui.City. Ze kocht veertien stuks in november 2017.

“Hoogwaardig alternatief voor de auto bieden”

‘Met de Ringtrambuslijn wil De Lijn in de Brusselse Noordrand een hoogwaardig alternatief bieden voor de verkeersdrukke en helpen om dagelijks 10.000 auto's van de weg te halen. Het contract heeft een waarde van bijna 12 miljoen euro' meldde het persbericht in 2017.

In die kosten zijn wegeaanpassingen niet meegerekend. Geen wonder, er is tot dusver bijna niets aangepast, zoals bleek tijdens de verkenning op 29 juni.

De definitieve route zal zowel tussen de luchthaven en Vilvoorde als tussen Vilvoorde en de Heizel sterk verschillen van de huidige. Daarbij verdwijnt de bediening van o.a. de Medialaan en Strombeek-centrum ten voordele van de Sint-Annalaan.

“Comfort van een tram, wendbaarheid van een bus”

Zo omschrijft het persbericht de nieuwe trambus. Met een prijskaartje van meer dan 800.000 € per trambus, mag je als klant wel wat comfort verwachten. Toch valt dat flink tegen. Op 137 plaatsen zijn er maar 51 zitjes, maar je krijgt geen autocarzetels in de rijrichting. Van Hool levert nog steeds schoolkinderencomfort: gewone individuele zitjes, slechts 29 in de rijrichting en 16 ertegen, dus knieën tegen elkaar. In de geledingen kan je tegen leunplanken hangen. Nog zes zitjes staan tegen de zijwand. Dit biedt minder houvast en je loopt het risico dat mensen over je voeten struikelen. Ruimte voor rolstoelen en kinderwagens is voorzien. Maar waar moeten vliegtuigreizigers hun bagage kwijt? In tegenstelling tot de MIVB-bussen naar de luchthaven heeft de trambus geen bagagerekken.

Behoorlijk rijcomfort

Om de vergelijking met een tram te doorstaan moet de rijkwaliteit hoog zijn. De vering en het op-en-neer bewegen bij de geledingen en de dwarsbewegingen val-

len goed mee. De ruime ramen bieden een goed uitzicht en de airco werkte prima. Het geluid valt mee, behalve achteraan. Hier hoorden we veel lawaai, vooral toen de trambus met een kick-down over de E19-brug in Machelen raasde. Ze zijn daar gelukkig opstijgende vliegtuigen gewoon.

De infoschermen geven het traject en de volgende halte netjes weer, maar we hoorden geen aankondiging van halte of bestemming. De chauffeurs die we spraken, waren tevreden over hun gescheiden cabine. Die heeft nog een kleine opening om te spreken en een (overbodige?) geldlade.

Matige toegankelijkheid

‘Snel op- en afstappen langs vier brede deuren, lage vloer en toegankelijke halten’, juicht het persbericht. Het eerste is juist, het laatste niet. Naar schatting is zo’n 70% van de halten helemaal niet vlot toegankelijk.

De trambus kreeg wel nieuwe verlengde halteperrons aan de eindpunten. Op de luchthaven moeten de reizigers op andere buslijnen echter nog steeds uitstappen op geschilderde vakken op het wegdek.

Op enkele plaatsen is men halteperrons aan het verhogen en verlengen, maar er is nog zeer veel werk te doen. Bovendien hebben de chauffeurs grote moeite om met de ‘wendbare’ bus evenwijdig en vlak naast de bordsteen te stoppen. Vaak blijft er een ‘gat’ van meer dan 10 cm. Dat heb je niet met een moderne tram.

Amper vrije banen

Het traject van lijn 820 is zo’n 20 kilometer lang. Daarvan ligt ongeveer 15% op een gescheiden rijbaan of op een dienstweg in Brucargo. Voor het overige rijdt de bus tussen het overige verkeer en is hij filegevoelig. Een groot verschil met moderne tramlijnen die (bijna) volledig in een vrije bedding rijden.

Zoals gezegd, wordt er wel gewerkt aan meer vrije banen zoals op de Stationslei in Vilvoorde. Elders moet dit werk nog beginnen, zodat er nog jarenlang omleidingen zullen zijn met bijhorend tijdverlies.



Het interieur oogt aantrekkelijk.

Foto Jacques Peeters

Hindernissenparcours

De huidige route van de trambus ligt bezaaid met rotondes, scherpe bochten, wegversmallingen, drempels en zelfs een stukje kasseien. Daar heb je met een tram geen last van.

De Exqui.City mag dan inderdaad wendbaar zijn, hij wringt zijn 24 m lange lijf zeer traag voorbij de hindernissen. Bij het nemen van scherpe bochten gaat de bus ver over de tegengestelde rijbaan. Dat doet een tram niet. Geen wonder dat de reistijd met de trambus niet verkort maar verlengd is met zo’n acht minuten tot 1u02.

Trage trambus rijdt niet altijd

Die lange reistijd is een grote handicap voor de trambus. Volgens de MIVB-routeplanner ben je in een combinatie trein + stadsbus 14 maar 45 minuten onderweg van de luchthaven naar het UZ Jette. Volgens de Google-routeplanner duurt het zonder file met de auto via de ring zelfs maar een kwartier.

Ondanks de langere reistijd liepen sommige trambusritten tot een kwartier bijkomende vertraging op door foutgeparkeerde auto’s, algemene drukte of wachten tot een voorgaande bus aan het zelfde perron in Vilvoorde wou vertrekken.

TreinTramBus kreeg ook meerdere meldingen van niet gereden ritten. Je moet dan soms een uur wachten.

Gaat de trage trambus in de Noordrand werkelijk 10.000 autoritten per dag vervangen? Er is alleszins plaats genoeg op de nieuwe voertuigen.

Grote bus op kalme lijn

De halfuurdienst zegt genoeg: de 820 is geen drukke lijn. Behalve tussen Vilvoorde en Strombeek reden de reuzebussen bijna leeg. Uiteraard wordt het vanaf september drukker en is een kwartierdienst nodig. Ook de luchthaven draait nu niet op volle kracht.

Maar toch, zoals een chauffeur terecht opmerkte: waarom rijden deze reuzebussen niet op een drukke rechtlijnige verbinding zoals naar Grimbergen, Aalst of Ninove? Daar zijn er wel genoeg reizigers.

Meer info over de ringtrambus staat op de website van De Lijn onder organisatie, visie en toekomst.

Conclusie

De dure Exqui.City is helemaal geen tram, omwille van zijn beperkte wendbaarheid door gebrek aan vrije banen, zijn matig comfort en de beperkt toegankelijke halten. De reissnelheid ligt veel te laag.

Deze trambus gaat geen 10.000 automobilisten van de weg halen. Dat kan enkel met echte sneltramlijnen in en rond Brussel en met een sturend mobiliteitsbeleid zoals rekeningrijden. Maar daar wou Weyts niet van weten.

Jacques Peeters