

De juiste tram of bus op de juiste lijn

Limburg krijgt geen Spartacustram maar een trambus. Volgens minister Peeters is dat ongeveer hetzelfde en bovendien sneller realiseerbaar en goedkoper. Dat klinkt te mooi om waar te zijn en dat is het helaas ook. Met de sporen gooit Vlaanderen ook de ambitie overboord.

Reistijd en knooppunten

Het Limburgse Spartacusplan is opgebouwd rond knooppunten, die binnen een bepaalde tijd moeten worden bereikt om vanuit die knooppunten in alle richtingen aansluiting te geven. De bedoeling van dat plan was immers om de reistijd met het openbaar vervoer competitief te maken ten opzichte van die met de auto. Van dat voornemen blijft na de beslissing van minister Peeters niet veel meer over.

Een klassieke stads- of streekbus rijdt maximum 80 km/h, een touringcar 100 km/h. Een trambus, een dubbelgelede stadsbus die er zoveel mogelijk als een tram probeert uit te zien, haalt maximum 70 km/h en mag dus niet op de snelweg. Los van het gewicht, zou zo'n bus bij hogere snelheden te veel gaan slingeren, de zogenaamde vetergang. Met een voertuig dat maximaal 70 km/h haalt, kan je over afstanden van 30 tot 40 km nooit dezelfde reistijd halen als met een tram die buiten de stad 100 km/h rijdt op een eigen bed-

ding. Samen met de tramplannen ligt dus ook het knooppuntenmodel in de prullenmand.

Capaciteit

Een tram is duurder, maar biedt dubbel zoveel zitplaatsen in vergelijking met een bus. Het aantal zitjes in een bus varieert van 29 tot 41 zitplaatsen voor een standaardbus, 53 zitjes in de nieuwste gelede bussen van De Lijn en slechts 51 zitplaatsen in de dubbelgelede Van Hool Exquicity's die in de Brusselse noordrand rijden. Voor langere streektrajecten is een 15-meterbus met een dubbele achteras met 61 zitplaatsen de betere optie. In Wallonië vind je dergelijke voertuigen op de snelbuslijnen van de TEC.

Voor zware stamlijnen die lacunes in het spoornet moeten opvullen en waarop diverse lokale feederlijnen aantakken, lijken zelfs bussen met 61 plaatsen niet erg ambitieus. Met een kwartierdienst, de geplande frequentie voor Spartacus, vervoer

je dan slechts 240 zittende reizigers per uur. Men kan natuurlijk de frequentie verhogen, maar dat vergt extra voertuigen en chauffeurs. Met een tram kan je aanzienlijk meer capaciteit bieden om een echte modal shift mogelijk te maken. Een Basel-se tram van 45,0 m biedt 94 zitplaatsen, terwijl de capaciteit van de gekoppelde treintrams in Karlsruhe oploopt tot 200 zitplaatsen. Met een tram om het kwartier vervoer je daarmee tot 800 zittende reizigers per uur.

Als Vlaanderen een ambitieuze *modal shift* wil, is dat een belangrijk argument om voor een tram te kiezen. Ook de levensduur van een tram is aanzienlijk langer: 35 tot 45, met uitschieters tot 60 jaar bij de Antwerpse pcc's, ten opzichte van +/- 15 jaar voor een bus.

Stad vs. streek

Hoe dan ook is het belangrijk rekening te houden met de functie van de lijn waarop een voertuig wordt ingezet. Op een tramlijn van De Panne naar Oostende en Knokke mag je meer comfort en zitplaatsen verwachten dan op een tram van Antwerpen-Linkeroever naar Deurne. Helaas zet De Lijn in beide gevallen nagenoeg dezelfde voertuigen in met grote aantallen staanplaatsen en klapstoelen. Natuurlijk rijden weinig reizigers de hele kustlijn af, maar ritten van drie kwartier zijn wel courant.

In de jaren 1960 en 1970 bedroeg de verhouding tussen zit- en staanplaatsen in de (toen nog uitsluitend) standaardstreekbussen vrijwel 50/50. Tegen het einde van de NMVB-tijd evolueerde dit naar 1/3e zitplaatsen, een verhouding die bij sommige stadsbussen intussen nog verder gedaald is tot amper een kwart. Het totale aantal plaatsen dat op bussen wordt vermeld, is overigens een puur theoretisch cijfer. In de praktijk passen er nooit 104 mensen een standaardbus, net zomin als 340 reizigers in een 7-delige Albatrostram. Bij de MIVB rekent men 4 staanplaatsen/m². De capaciteit van een driedeurige



Snelbus van de TEC in Louvain-La-Neuve

Foto Stefan Styne



Een Baselse Tangotram biedt maar liefst 94 zitplaatsen.

Foto Stefan Stynen

standaardbus bedraagt met die parameter 65 passagiers, die van een gelede bus 105.

De busvloot van De Lijn telt driedeurige standaardbussen met een volledige lage vloer en tweedeurige exemplaren, waarbij de vloer slechts verlaagd is tot bij de middendeur. Beide worden zowel gebruikt voor stadslijnen als voor snelbussen en lange streeklijnen. Bij een driedeurige stadsbus gaat het in- en uitstappen sneller, maar heb je slechts 25 zitplaatsen, 12 minder dan bij een tweedeursbus met een gedeeltelijke lage vloer. Toch kom je wel eens een driedeurige stadsbus tegen op een snelbus van Brussel naar Leuven of Haacht, niet meteen stadstrajecten.

Ook bij gelede bussen wordt bij De Lijn geen onderscheid gemaakt tussen stad en streek. Op de snelbussen van Antwerpen naar Turnhout die over de snelweg rijden, vind je dezelfde bussen als op Leuvense stadslijnen, met staande reizigers bovendien! Bij de TEC daarentegen vind je op de snelbuslijnen comfortabele voertuigen met een maximaal aantal zitplaatsen in de rijrichting. Voor lijnen waar een 12m-bus te weinig capaciteit biedt, wordt een 15m-bus met een dubbele achteras ingezet. Bij De Lijn worden alleen op de snelbussen van Antwerpen en Brussel naar Limburg touringcars ingezet.

Comfort en toegankelijkheid

Dankzij de al dan niet gedeeltelijke elektrificatie van de busvloot, gaat het rijcomfort er de jongste jaren sterk op vooruit. Een elektrische of hybride bus trekt in een vloeiende beweging en zonder schokken op en maakt minder lawaai, een belangrijk pluspunt voor zowel de reizigers als mensen die langs drukke busroutes wonen. De stabiliteit van een tram valt niet te evenaren maar een bus die aan een vrij constante snelheid kan rijden op een goed wegdek presteert op dit vlak zeker niet slecht.

Om de toegankelijkheid voor iedereen te waarborgen is een lage vloer tegenwoordig een must. De vraag kan wel gesteld worden of een voertuig over de hele lengte een lage vloer moet hebben. Voor stadsbussen en -trams, waar het belangrijk is dat er genoeg deuren zijn, dat het in- en uitstappen snel gaat en dat reizigers vlot kunnen

doorschuiven, lijkt die keuze terecht. Voor streekbussen en -trams is het aantal zitplaatsen en het comfort van die stoelen belangrijker. Een voertuig met slechts een gedeeltelijke lage vloer biedt meer zitplaatsen en meer zitjes in de rijrichting. Door de hoge wielkasten telt een lagevloerbus veel zitplaatsen tegen de rijrichting. Die zijn in de praktijk duidelijk minder populair. Bij een low-entrybus, met een lage vloer tot bij de middendeur, staan achteraan alle stoelen in de rijrichting. Een tram is weliswaar stabiel, maar ook hier zullen de meeste mensen spontaan voor een zitje in de rijrichting kiezen. De veel te smalle zijdelingse klapstoeltjes van de kusttram, waarop je met elke optrek- en rembeweging mee schuift, zijn niet geschikt voor lange ritten.

Vervangbus

De keuze tussen tram en bus is natuurlijk ook een kwestie van kostprijs, maar ook van ambitie. Met een tram genereer je een zogenaamde railbonus en kan je openbaar vervoer aanbieden dat ook keuzereizigers over de streep trekt, een resultaat dat nooit even goed te bereiken is met een bus. We wezen al op het comfort, maar ook het feit dat een tram niet zomaar bij elke straathoek kan afdraaien en het dus veel voorspelbaarder is waar hij heen rijdt, is voor reizigers een troef. Dat zie je ook op momenten waarop de NMBS vervangbussen inlegt. Hoewel daar soms prima touringcars voor gebruikt worden, zijn die bussen gewoonlijk veel langzamer dan de trein en vervoeren ze slechts een fractie van het aantal mensen dat anders de trein neemt. Dat een hele trein vaak door één standaardbus kan worden vervangen, is veelzeggend. Reizigers mogen overigens ook geen fiets meenemen op de vervangbus.

Het voormalige buurtspoorwegnet met op zijn hoogdagen meer dan 4000 km tramlijnen komt nooit meer terug, maar op een aantal zware corridors zijn er, ondanks de hogere kostprijs, goede redenen om opnieuw voor hoogwaardig spoorvervoer te kiezen om de mazen in het spoornet te dichten en voor een echte *modal shift* te gaan.

Stefan Stynen