

# Duurzame trams terug naar af?

De Lijn zal vanaf het najaar 20 nieuwe, extra lange Hermelijintrams kunnen inzetten, de eerste 10 in Gent, later nog eens 10 in Antwerpen. De trams, die deel uitmaken van een totale bestelling van 48 stellen, zullen gebouwd worden met enkel glas en het achterste gedeelte kan in de daluren niet worden afgesloten. Volgens Johan De Mol (IDM UGent) en Luc Desmedt (vzw Reizigersbond) springt De Lijn op die manier niet duurzaam om met energie en geld.

In 2013 behaalde De Lijn Oost-Vlaanderen een prestigieuze award, de *Ashden Award for Sustainable Travel*. De technici van de dienst tram van De Lijn ontwikkelden een eenvoudig maar ingenieus systeem waarmee veel energie bespaard kan worden. De Lijn vertrok van de vaststelling dat een tram enorm veel energie verbruikt om te verwarmen. Klassiek verbruikt een tram in de winter meer energie voor verwarming dan de energie die nodig is om een hele dag te rijden. Ingrepen in het energiemangement van een tram zijn – nu maar zeker in de toekomst – een dwingende vereiste.

Vanuit deze vaststelling ontwikkelde De Lijn een systeem dat het verlies van warmte in de Hermelijintrams tot een minimum moet beperken. Verwarming/energie wordt verloren door zowel het openen van de deuren als door verversing van lucht in de tram. Vroeger werd in de Gentse Hermelijintrams (ruiten in thermisch isolerend dubbel glas) permanent lucht vervangen door 'zuivere' lucht. Door het verversen van de lucht te monitoren kon veel energie worden bespaard. Dit systeem meet continu het CO<sub>2</sub>-gehalte (internationale normen bij spoorvoertuigen). Pas wanneer dit CO<sub>2</sub>-gehalte boven een bepaalde drempel stijgt, wordt verse lucht ingebracht. Op deze wijze wordt 20% op stroom bespaard. Voor de Gentse trams levert dit nu per jaar een besparing van 200.000 euro op. Indien dit voor alle trams van De Lijn wordt toegepast, zou dit 500.000 euro/jaar besparing opleveren.

Wie dacht dat die lijn – what's in a word? – zou worden doorgetrokken bij de in 2012 geplaatste bestelling van de nieuwe trams, heeft het verkeerd voor. Dit geoptimaliseerde verwarmingssysteem wordt weliswaar voorzien op de nieuwe trams maar het is slechts één element om tot een grotere energiebesparing te komen.

## ENKEL GLAS

Van de 48 bestelde trams (Bombardier Flexity 2) hebben er 20 een lengte van 42,7 m en zeven wagensdelen. Deze trams zijn een derde langer dan de overige gelede trams. Door het grote glasoppervlak is dubbel glas ons inziens aangewezen om de thermische verliezen te beperken en zo de elektriciteitsrekening aanvaardbaar te houden. Bij deze nieuwe trams werd echter geopteerd voor airconditioning en enkel glas. Dit werd ons op 28 april gezegd door ingenieur Tony Van Ginderachter (afdeling Rollend Materieel van de Centrale Diensten van De Lijn). De besparing die het nieuwe systeem van De Lijn oplevert, wordt op die wijze niet benut.

Ware het overigens ook niet energiezuiniger en milieuvriendelijker geweest om bij de bestelling te bepalen dat het achterste deel van het interieur kan worden afgesloten tijdens de rustige avonden?



Beeld: De Lijn – Design tram: Axel Enthoven

Van de 48 bestelde trams hebben er 20 een lengte van 42,7 m en zeven wagensdelen. Deze trams zijn een derde langer dan de overige gelede trams.

In het afgesloten tramdeel is dan geen verwarming en geen verlichting meer nodig. Dit is vergelijkbaar met wat wordt toegepast in trams in onder meer Orléans, Den Haag en Genève.

Op deze wijze wordt energie verspild, wordt het voordeel van het geoptimaliseerde verwarmingssysteem zomaar niet benut en blijft de gebruikskost van de tram jaarlijks stijgen. Meer zelfs, men bezwaart in aanzienlijke mate de exploitatierekening van De Lijn. De huidige uitrusting van de bestelde trams mist daarom een duurzaam karakter. De Lijn heeft nochtans als plicht om als een goede huisvader om te springen met haar elektriciteitsfactuur en met het totale kostenplaatje.

## BESTEK VOOR 146 NIEUWE TRAMS

Daarom is het belangrijk dat het bestek – dat De Lijn momenteel opstelt – voor de 146 nog niet bestelde nieuwe trams voor Antwerpen, Gent en de kusttramlijn uitdrukkelijk zou vermelden dat het achterste deel van de tram afsluitbaar zou zijn en dat het geoptimaliseerde verwarmingssysteem wordt toegepast, met gebruik van dubbel glas, om een optimaal besparingsresultaat te bekomen. Sommige netten, zoals Dresden<sup>1</sup>, zien trouwens ook voor hun nieuwste trams bewust af van airco en vragen hun cliënteel om begrip voor deze duidelijk gemotiveerde keuze.

Doordat de trams veel langer zijn, is het verbruik veel hoger. Evident is dat deze trams in de daluren gedeeltelijk afsluitbaar moeten kunnen zijn, zodat niet nutteloos lucht wordt verwarmd. ■

<sup>1</sup> Warum gibt es in den Fahrzeugen der DVB keine Klimaanlage? DVB, Kundenmagazin Beweg. 2012/3.

Trefwoorden: Antwerpen, De Lijn, Gent, milieu, openbaar vervoer, tram.