



Translohr rijdt op Prato della Valle soepeltjes met de gevel mee

● De huurfiets heeft geen moeite met het rail-gootje

● Plein Padua is groot genoeg, maar er wordt door de banden-tram Translohr niets afgesnoept

Door Frits Poelman

Padua Vlak voor de beslissing over de introductie van een tram in Groningen, vroeg de VVD zich af waarom er geen onderzoek is gedaan naar de alternatieve (mogelijk goedkopere) Franse banden-tram Translohr. Terwijl de stuurgroep Regiotram zich nog buigt over de vraag of zij dat nog wil onderzoeken, nam deze krant alvast een kijkje in een van de plaatsen waar deze tram rijdt.

In straatjes als de Via San Gregorio Barberigo, om de hoek bij de Dom, of de nog veel smallere steegjes in de historische galerijstad oogt de Translohr zelfs nog klein.

Op het *Prato della Valle*, het groene beeldenplein van Padua, profiteert de stad van de korte draaicirkel van de Translohr. De tram draait vlak voor de gevels keurig met een van de hoeken van het plein mee. Op het plein, ruim zeven keer zo groot als de Grote Markt in Groningen, rijdt de tram ook even zonder bovenleiding.

Lohr Industrie bij Straatsburg, van oorsprong een fabrikant van vrachtauto-trailers, ontwikkelde de elektrische banden-tram in de jaren tachtig. Je zou de tram in theorie een bus kunnen noemen, maar hij lijkt sprekend op een echte tram. De carrosserie zit zo laag boven de grond dat de banden bijna niet zijn te zien, het (auto)stuur ontbreekt. Een geleidesysteem met één rails in het midden van de trambaan houdt de Translohr op zijn plek.

Wie bij het instappen niet verder kijkt dan zijn neus lang is en bij het wachten niet naar het wegdek kijkt, heeft geen idee dat de tram afwijkt. Hij is lekker laag bij de grond en op de complete vloer is nergens een tree te bekennen.

De tram oogt meteen een beetje klein, maar dat is geen wonder. Hij is bewust als smalle, kleine tram in de markt gezet. Translohr hoopt er historische binnensteden mee te bedienen. Binnen valt de geringe hoogte niet op dankzij de lage vloer en de hoge ramen.

In de kortste uitvoering van de Translohr, die in Padua rijdt (25 meter lang), zijn maar 35 stoelen. Inclusief de 'tweifelaars': bankjes die we gemakshalve maar voor anderhalve zitplaats tellen. Die zijn erg geschikt voor dikke mensen, stelletjes en ouders met kinderen, maar voor twee vreemden wat gênant. Er komt niet gauw iemand naast je zitten. Voor steden die meer mensen willen vervoeren, maakt Translohr de tram liever wat langer (tot zes wagens, 46 meter, voor pakweg 250 mensen) dan breder. Het maakt voor de draaicirkel van het systeem niet uit.

Padua, beroemd om de basiliek van de Heilige Antonius, heeft aan dat soort megatrams geen behoefte. Nonnetjes, meeneer pastoor, bejaarden en kinderen met hun ouders en opa en oma: ze blijven deze katholieke feestdag gezellig met elkaar staan in de tram. Hooguit een kwartierje en dan zijn ze bij hun bestemming: huis, kerk, plein, binnenstad, station of P+R terrein. Bij haltes en verkeerslichten trekt de tram lekker vlot op. In- en uitstappen is geen moeite en het aan- en afsluiten van de stroomafnemer op de bovenleiding kost nauwelijks tijd. Wat wel opvalt: de elektrische aandrijving in deze tram uit 2007 is bij het optrekken wat gehorig.

In het wegdek in de oude stad is de trambaan herkenbaar aan drie smalle betonnen banen. Die zijn hier en daar geïntegreerd in één blok. De banden rijden over de twee paden aan de zijkant. Midden in de trambaan zit een taps aflopende sleuf van een centimeter of vijf diep met rail: het geleidingsstelsel.

Met de dikke banden van de huurfiets is het geen probleem om die sleuf te passeren. Je moet moeite doen om in het 'putje' terecht te komen. Als het zo ver is, dan is het voor een ongevoelende buitenlander lastig om te blijven fietsen. Maar de gleuf is niet hinderlijker dan een gewone trein/tramrail.

Op de Grote Markt in Groningen heeft al eens een Citadis gestaan. Het is een voorbeeld van de tram die Groningen voor ogen heeft. Geschikt voor gewoon spoor, hoger op de 'benen'. Groningen verwacht dat deze lightrail tram in 2020 tussen (vracht)treinen in kan rijden op bestaand spoor.

De tram is 30 cm breder (2,65 m) en langer (37 meter) dan de Translohr. Dat vertaalt zich in veel meer stoelen (86, inclusief 14 klapstoeltjes). Er kunnen ook nog 130 mensen staan, zegt RandstadRail. De meeste stoelen staan twee aan twee aan beide kanten van de tram, twijfelaars ontbreken: hier kunnen vreemden ook prima naast elkaar zitten.

Binnen hoor je de aandrijving niet of nauwelijks. De instap (en dus de benodigde perrons langs het spoor) is ruim 10 cm hoger en de lage vloer is voor een groot deel toegankelijk voor rolstoelen en rollators. Maar het grootste verschil lijkt toch in de route te zitten. De Laan van Meerdervoort is met zijn vier parkeerstroken, fietspaden, trottoirs en middenberm toch iets breder dan de Riviera del Businello.

Bandentram

In de jaren tachtig gingen twee Franse fabrikanten met het idee voor een tram op luchtbanden de boer op. De concurrent van Translohr haalde er met name door ontsporingen in Nancy nogal wat publiciteit mee. In Caen ging het beter, maar het systeem kwam niet van de grond. Translohr, dat soortgelijke ontsporingen met zijn variant onmogelijk acht, leverde inmiddels trams met bijbehorende trambanen af in Clermont-Ferrand, Padua en de Chinese zusterstad van Groningen, Tianjin. In Mestra bij Venetië en Shanghai zijn nieuwe banen bijna klaar, Parijs volgt. Maar vergeleken met de 'gewone' tram is er natuurlijk nog niet veel ervaring mee opgedaan. Exploitanten zitten voor het tracé en de voertuigen vast aan één leverancier. Dat de Translohr niet over bestaand spoor kan rijden, sluit een deel van de Groninger tramplannen uit. Dat uitgangspunt is omstreken. Trams met een dubbele aandrijving (diesel en elektrisch) zijn duur en trams met drie aandrijvingen (extra accu om zonder bovenleiding te rijden, wat in de binnenstad handig is) bestaan nog niet eens. Bovendien kunnen trams qua comfort en snelheid niet tegen treinen op. De vraag of reizigers liever sneller reizen en overstappen of langzamer reizen maar blijven zitten, is hen voor zover bekend nog niet voorgelegd.