

Nieuwe stadsbus u-ov staat in de startblokken

Qbuzz lost op 8 december GVV en Connexxion af

UTRECHT | Nog een week of zes, dan verdwijnen de vertrouwde blauw-witte stadsbussen uit het Utrechts straatbeeld. Er komen splinternieuwe en minder vervuilende bussen voor terug. Het eerste exemplaar van u-ov werd gisteren gepresenteerd.

ROELAND FRANCK

Niet alleen letterlijk, maar ook figuurlijk hebben de bussen van het GVV (een dochteronderneming van Connexxion) veel van hun glans verloren. Ruim tien jaar geleden waren de kleuren fris. Comfort en capaciteit - onder meer met dubbelgelede bussen - een vooruitgang. Nu rammen ze en worden ze met vakmanschap en vindingrijkheid op de weg gehouden. Op weg naar hun 'pensioen' op 8 december.

Op die dag wordt het grootste deel van de blauw-witte vloot van het GVV afgeleverd door 138 spiksplinternieuwe bussen van Qbuzz (een NS-dochter) die gaan rijden onder de naam u-ov.

Qbuzz rijdt straks niet alleen binnen de stadsgrenzen, maar onderhoudt ook regionale lijnen en spitslijnen binnen het gebied van de andere acht BRU-gemeenten (Bunnik, De Bilt, Houten, IJsselstein, Nieuwegein, Stichtse Vecht, Vianen en Zeist) en soms een stukje daarbuiten (zoals naar Amersfoort). Daarvoor neemt het bedrijf 142 bussen over van Connexxion.

Gisteren was bij Mercedes-importeur EVO in Nijkerk het allereerste exemplaar van de nieuwe bus te be-



▲ De allereerste Qbuzz-bus zoals er over zes weken 138 door Utrecht rijden. FOTO'S DESIRÉE SCHIPPERS

wonderen. De lage instap, de hellingbaan voor rolstoelen en de displays zijn bij nieuwe bussen elders al jaren gemeengoed. Ze staan wel in schril contrast tot de meer dan tien jaar oude blauw-witte voorgangers.

Uitstoot

Het grootste verschil zit hem in de uitstoot van uitlaatgassen, legt Mark Westendorp van de importeur uit. „Deze bussen voldoen aan de Euro-VI-norm. Ze stoten 80 procent minder stikstof en 50 procent minder

fijnstof uit dan de vorige generatie bussen.”

De oude stadsbussen voldeden, toen ze in dienst kwamen, aan de veel minder strenge Euro II en Euro III-norm. „Dit is dus een enorme verbetering. Dat komt door aanpassingen aan de motor, maar ook de behandeling van uitlaatgassen. Daar hangt een geavanceerde fabriek aan,” licht Westendorp toe.

Daarmee moet de luchtkwaliteit van de stad belangrijk verbeteren. Utrecht heeft moeite op diverse plaatsen, vooral waar veel bussen rijden, te voldoen aan de Europese normen voor luchtkwaliteit.

Opvallend aan de nieuwe bussen is de instap, vrijwel zonder hoogteverschil. Voor rolstoelers is ruimte vrijgehouden en achterin is een 'loungeruimte' waar reizigers kunnen staan. De bussen hebben twee in plaats van drie deuren.

De cabine van de chauffeurs is zo vormgegeven dat die bescherming biedt tegen belagers uit de bus. Voordat de bussen in Utrecht de weg op gaan, moet nog wel een logistiek huzarenklusje geklaard wor-



Bus stoot 80 procent minder stikstof en 50 procent minder fijnstof uit

-Mark Westendorp, EVO Nijkerk

den. Dagelijks rollen nu acht bussen in de Mercedesfabriek in Mannheim van de band. Een ploegje chauffeurs van de fabrikant rijdt die naar Nijkerk om zich terug te spoeden voor de volgende reeks. En ook daags voor de inzet is een grote logistieke operatie nodig: de 138 bussen moeten van Nijkerk in colonne naar Utrecht.

Overigens verdwijnen de blauw-witte bussen begin december nog niet helemaal uit het straatbeeld: de dubbelgelede voertuigen, die vooral naar De Uithof rijden zijn niet zo snel leverbaar. Vóór de zomer moeten ook die bussen de stad uit zijn.



◀ **Chauffeur Mark Westendorp van EVO en woordvoerder Lenneke Wester van Qbuzz in de nieuwe stadsbus. Te zien is hoe de cabine de chauffeur beschermt.**