

Levensduur Verlengend Onderhoud aan de sneltrams

Uitgave: mei 2014



Vanaf 2012 rijden vernieuwde sneltrams op de lijn Utrecht - Nieuwegein/IJsselstein (de zogeheten SUNIJ-lijn).

Trameigenaar Bestuur Regio Utrecht (BRU) laat de komende jaren de huidige sneltrams compleet renoveren.

Dat gaat om alle trams die rijden tussen Utrecht, Nieuwegein en IJsselstein, met uitzondering van de rode spitstrams.

Levensduur Verlengend Onderhoud (LVO) is nodig om ervoor te zorgen dat de trams, die bijna aan het einde van hun technische levensduur zijn, ook de komende tien jaar veilig en comfortabel kunnen blijven rijden.

In dit overzicht vindt u de belangrijkste feiten over het LVO op een rij.

Nut en noodzaak LVO

De trams op de SUNIJ-lijn naderen de leeftijd van dertig jaar en zijn daarmee in 2013 aan het eind van hun technische levensduur. Bestuur Regio Utrecht, eigenaar van de trams, heeft daarom gekozen om de levensduur van de tramstellen te verlengen.

Dankzij de renovatie kunnen de trams straks weer voor zeker tien jaar mee, in elk geval totdat de Utrechtse regio geheel nieuwe lagevloertrams krijgt, overeenkomstig het Integraal Programma van Eisen Tramsysteem Regio Utrecht. Daarover wordt later nog besloten.

Kosten LVO

Voor de verlenging van de levensduur van het SUNIJ-materieel met tien jaar is op 23 maart 2011 de benodigde 10,6 miljoen euro ter beschikking gesteld door het algemeen bestuur van BRU.

Planning LVO

Het levensduurverlengend onderhoud is opgesplitst in drie fases. Dat heeft meerdere redenen. De werkzaamheden in de drie fases zijn verschillend van aard en kunnen daarom onafhankelijk van elkaar worden uitgevoerd. Bovendien schrijven per fase gespecialiseerde bedrijven zich in, waardoor de potentiële markt vergroot kan worden.



De planning ziet er als volgt uit.

Fase

Fase 1

In de eerste fase, die momenteel in uitvoering is, wordt de gehele carrosserie aangepakt. Daarnaast worden ook de vloeren hersteld, de vloerbedekking vervangen en het interieur vernieuwd.

De belangrijkste vernieuwingen aan het interieur van de tram zijn de volgende:

- ◆ andere kleurstelling, gelijk aan de gele regiobussen
- ◆ nieuwe stoelen met nieuwe bekleding
- ◆ nieuwe vloerbedekking
- ◆ nieuwe stangen
- ◆ de twee balkons aan de koppen worden ruimer gemaakt (wat prettig is voor bijvoorbeeld rolstoelen en kinderwagens) door in totaal vier zitbanken en de klapstoeltjes te verwijderen.

Deze vernieuwingen vinden plaats bij busbouwer VDL Berkhof in Heerenveen. Op 6 oktober 2011 vertrok de eerste van 26 trams per dieplader naar Heerenveen. De trams worden stuk voor stuk naar Friesland getransporteerd voor levensduurverlengend onderhoud fase 1. Eind 2011 keerde de eerste tram terug uit Heerenveen. In de herfst van 2012 kwam de laatste tram terug.

Fase 2

In fase 2 werden de draaistellen gereviseerd. Dit vond plaats bij NedTrain in Haarlem. NedTrain onderhoudt tevens het NS materieel. De trams hoeven niet op transport voor deze fase. De draaistellen werden gereviseerd vanaf 2012 tot medio 2013.

Fase 3

In de derde en laatste fase van het LVO is het pneumatisch systeem gereviseerd. Ook werden de compressor en delen van de elektrische installatie (de zogeheten boordnetomzetter) preventief vervangen door moderne onderdelen. Hiermee wordt de storingsgevoeligheid verkleind. Vervangen is in dit geval goedkoper dan revisie. Uitvoering van fase 3 vond plaats vanaf eind 2012 tot begin 2014.

Vervoerderonafhankelijk

Het meest opvallende van de renovatie is misschien wel de nieuwe kleurstelling die de trams krijgen. Ze worden heldergeel met zilvergrijs. De regiobussen in Utrecht zijn ook in deze kleurstelling uitgevoerd. De uitstraling van de voertuigen wordt daarmee vervoerderonafhankelijk.

Contact

Regiotram Utrecht
Postbus 14107 - 3508 SE Utrecht
info@regiotramutrecht.nl - www.regiotramutrecht.nl

