2018MME157

College van Gedeputeerde Staten
Statenvoorstel

DATUM	10 juli 2018	NUMMER PS	
AFDELING	OV	COMMISSIE	MME
STELLER	Rutger Siderius	DOORKIESNUMMER	06-53707994
DOCUMENTUMNUMMER	81D56AA4	PORTEFEUILLEHOUDER	Straat

Titel : Benodigd aanvullend budget vernieuwing regionale tramlijn

Inhoudsopgave

Ontwerpbesluit pag. 6

Toelichting pag. 7

Bijlage(n):

Aan Provinciale Staten,

Inleiding

Momenteel werken we hard aan de uitbreiding van het Utrechtse tramnetwerk door het realiseren van de Uithoflijn. In december 2016 heeft u ook het besluit genomen tot de vernieuwing van de Sneltram Utrecht – Nieuwegein- IJsselstein (SUNIJ-lijn) en het koppelen van de SUNIJ-lijn met de Uithoflijn. Dit stelt ons in staat om op dit punt ons coalitieakkoord 2015-2019 In Verbinding! uit te voeren.

Voorgeschiedenis

De SUNIJ-lijn is gebouwd in de jaren tachtig en wordt sindsdien geëxploiteerd met de huidige trams. Bij de overdracht van de trambaan en trams van Prorail aan BRU is aangegeven dat vernieuwing van dit tracé en de trams op korte termijn noodzakelijk was. De trambaan tussen Nieuwegein-City en Utrecht Jaarbeurs is al vernieuwd. Op 12 december 2016 heeft u het volgende besluit genomen:

A) Vervanging van het verouderde deel van de trambaan en van de trams, inclusief aanpassing van de haltes op de SUNIJ-lijn (tramlijn van Utrecht Centraal naar Nieuwegein en IJsselstein)
B) Capaciteituitbreiding van de Uithoflijn
C) Koppelen van de SUNIJ-lijn en de Uithoflijn tot één tramlijn

Hiervoor heeft u in december 2016 een krediet beschikbaar gesteld van €141,2 miljoen.

We hebben u in de brief d.d. 22 mei 2018 (2018MME114) geïnformeerd dat we een budgetoverschrijding verwachten van €15 miljoen tot €20 miljoen.

Essentie / samenvatting

Zoals in de Statenbrief van 22 mei 2018 met u is gedeeld hebben wij bij de voorbereiding op de aanbesteding van de werkzaamheden een tekort geconstateerd. Zoals we u toen meldden werd dit tekort grotendeels veroorzaakt door:

- De markt voor opdrachten in de spoorsector is sinds 2016 aanzienlijk veranderd. Er is over het algemeen nu meer aanbod van werk dan vraag. Opdrachtgevers zullen daarom met een goed en passend bod moeten komen in de aanbestedingsfase en aannemers zullen bij een goed gevulde opdrachtenportefeuille wellicht niet inschrijven c.q. zeker de risico's op minstens marktconforme wijze afprijzen;

- De planning in de uitvoeringsfase staat onder spanning. Het werk moet binnen 3 maanden worden opgeleverd. Om het gehele werk in de in 2020 geplande buitendienststelling te kunnen realiseren zullen behalve tijdens de realisatie in 2020 ook al in het jaar voorafgaande aan de buitendienststelling, voorbereidende werkzaamheden uitgevoerd moeten worden. Dat zal vooral 's nachts en in het weekeinde uitgevoerd moeten worden om de exploitatie van de SUNIJ-lijn niet te veel te hinderen. Deze voorbereidende werkzaamheden en de daarbij komende toeslagen voor nacht- en weekeinde werk zijn niet eerder voorzien noch geraamd.
- Bij de uitwerking van het ontwerp blijken onder andere de halteconstructies complexer te zijn dan ingeschat en tot aanvullende eisen van het Hoogheemraadschap voor waterberging te leiden met navenante meerkosten;
- Dat we hebben geconstateerd hebben dat we onvoldoende risicovoorziening in het project hadden opgenomen. Nu stellen we, in lijn met het advies van de second opinion van PROCAP, ook voor een post onvoorzien onvoorzien op te nemen.

Daarnaast hebben we moeten constateren dat het besluit van december 2016 onder grote tijdsdruk is genomen, omdat de aanschaftermijn voor de 41 meter CAF-trams aan het eind van dat jaar verliep. Achteraf bezien hadden we het besluit ook kunnen opknippen met een besluit tot aanschaf in december 2016 en een voorstel voor het vervangingsproject later in 2017. Dan was er voldoende tijd geweest een zorgvuldige kostenraming te maken en een realistisch opdrachtgeversbudget op te nemen. Nu de werkzaamheden in beeld zijn is het tekort op het budget ook inzichtelijk.
We stellen voor de post onvoorzien aan te vullen met een post onvoorzien onvoorzien. Dit is in lijn met de adviezen uit de second opinion van Procap over de Uithoflijn. Deze post, die we als 'bestuurlijk opdrachtgeversbudget' willen instellen, kan deels benut worden als de stijging van de aanbestedingsprijzen meer is dan nu ingeschat. Benutten van deze opdrachtgeverspost kan alleen na bestuurlijke instemming van verantwoordelijk gedeputeerde.

Om het tekort zo klein mogelijk te houden, maar wel een realistische begroting aan u voor te kunnen leggen hebben wij diverse scenario's bekeken. Ook is een technische optimalisatieslag uitgevoerd die een besparing van 2 miljoen euro oplevert. Scenario's die we uitvoerig hebben onderzocht, maar waarvan we voorstellen om hier niet voor te kiezen zijn:

- het opheffen van de zuidelijke tak van de tramlijn naar Nieuwegein-Zuid. Deze wijziging heeft verregaande gevolgen voor het OV in de regio Utrecht en daarmee vinden we het niet realistisch om deze door te voeren
- het verruimen van de eis ten aanzien van de instapspleet tussen tram en perron. Deze wijziging zou een besparing van € 4 miljoen kunnen opleveren. We vinden echter dat deze besparing niet opweegt tegen het inleveren van kwaliteit op toegankelijkheid van het OV en bijkomende beheerkosten.
- een taakstellend budget hanteren voor het vervangend vervoer. De 1,5 miljoen die we hiermee besparen vinden we niet opwegen tegen het reizigersoverlast die hiermee gepaard gaat. Het zou bijvoorbeeld betekenen dat gedurende een langere periode van de buitendienststelling er helemaal geen vervangend vervoer is;
- de vervoerkundige koppeling uit de scope van het project halen; deze wijziging op uw eerdere besluit betekent dat we een belangrijke toegevoegde waarde uit het project halen. Dit vinden we niet opwegen tegen de besparing van €3 miljoen

Een van de keuzes die we wel zouden willen maken is het opheffen van de halte Merwestein op de lijn naar Nieuwegein Zuid. Dit is de minst drukke halte van de hele lijn met hele lage reizigersaantallen (ruim 100 per dag) en uit onderzoek blijkt dat dit in de toekomst niet zal toenemen. De gevolgen van het opheffen van deze halte zijn acceptabel. Met het opheffen van de halte vervalt de noodzaak om te investeren in deze halte, wat een besparing oplevert van € 1 miljoen. Ook als wij geen tekort zouden hebben op dit project zouden wij u hebben voorgesteld deze halte te laten vervallen.

Meetbaar / beoogd beleidseffect

Vernieuwing van de trambaan en de trams is noodzakelijk in verband met toenemende storingen en oplopende kosten voor beheer en onderhoud. Met het vervangen van het spoor en het materieel ontstaat een tramsysteem dat ook voor de toekomst veilig, betrouwbaar en toegankelijk openbaar vervoer levert.

De koppeling tussen de Uithoflijn en de SUNIJ-lijn was een van onze onze ambities uit het coalitieakkoord. De koppeling zorgt er ook voor dat reizigers van de SUNIJ-lijn straks weer aan de centrumzijde kunnen uitstappen.

Wettelijke grondslag
- Art. 158 Provinciewet
- Wet Lokaalspoor

Financiële consequenties
Het benodigd aanvullend krediet van € 16 miljoen activeren we en schrijven we af conform de Nota Investeren, Waarderen en Exploiteren in een periode van 30 jaar. De kapitaallasten bedragen vanaf 2021 € 0,53 miljoen per jaar. Het beheer en onderhoud voeren we uit binnen het kader van de Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit 2018 en nemen we op in de financiën van het Mobiliteitsprogramma 2019-2023.

Dekking
In het hoofdstuk financiën van het Mobiliteitsprogramma 2019-2023 is opgenomen dat het totaal beschikbaar budget voor kapitaallasten investeringen OV € 25 miljoen bedraagt. Het Mobiliteitsprogramma 2019-2023 vormt het kader voor de Programmabegroting 2019-2022. De geraamde kapitaallasten in 2021 van investeringen OV bedraagt € 22,5 miljoen. De beschikbare ruimte voor toekomstige OV investeringen bedraagt derhalve € 2,5 miljoen. Voorgesteld wordt de kapitaallasten van € 0,53 miljoen van het benodigd aanvullend krediet vernieuwing regionale tramlijn te dekken uit de beschikbare investeringsruimte voor kapitaallasten OV van € 2,5 miljoen. De ruimte voor toekomstige investeringen OV wordt hierdoor € 1,97 miljoen.

Bestuurlijke dilemma's / politieke gevoeligheid
Voor gunning van de vernieuwing van de SUNIJ-lijn moeten we zekerheid hebben over voldoende krediet voor het project. De gunning voorzien we in maart 2019. Gezien de overspannen markt voor specifiek spoorwerkzaamheden is het goed om de markt zekerheid te geven over het beschikbare budget. Wij achten het dan ook wenselijk om ruim voor gunning het krediet beschikbaar te hebben. We beseffen dat het tekort op dit project kort volgt op eerder gemelde overschrijding voor het project Uithoflijn. Hierdoor kan een beeld ontstaan dat OV-projecten onbeheersbaar lijken.

We vinden het gerechtvaardigd, gezien de lage reizigeraantallen, halte Merwestein op te heffen en daar geen aanvullende investeringen in te doen. Deze keuze zal in de gemeente Nieuwegein gevoelig kunnen liggen. Opheffen van een halte is een gevoelig punt, ondanks de zeer lage reizigersaantallen. We hebben met de gemeente Nieuwegein afgestemd over het opheffen van de halte en zullen dit ook na uw besluit met Nieuwegein communiceren.

Overwogen oplossingsrichtingen en alternatieven
Zoals eerder toegelicht hebben we diverse scenario's onderzocht om het tekort terug te dringen. Deze opties bleken voor ons niet realistisch, omdat ze vanuit de consequenties voor de reizigers en het voorzieningenniveau van ons openbaar vervoer, zeer onwenselijk zijn.

- *het opheffen van de zuidelijke tak naar Nieuwegein-Zuid*

Het opheffen van de zuidelijke tak betekent een aanzienlijke besparing op de investeringskosten. Echter deze keuze is ook erg ingrijpend op het OV-plan. Om zo'n ingrijpende keuze te kunnen overwegen is de beschikbare tijd onvoldoende. Daarnaast levert deze wijziging grote weerstand bij de gemeente Nieuwegein en in de publieke opinie. Hierdoor achten wij het niet realistisch om deze wijziging als besparing in het project voor te stellen.

- *Verruimen van de eis ten aanzien van de instapspleet*

Voor de instapspleet tussen tram en perron is een strenge eis geformuleerd, zoals ook genoemd in het besluit van december 2016. Met deze strenge eis is een goede toegankelijkheid voor iedereen geborgd, ook in de toekomst. Deze eis heeft wel tot gevolg dat er een relatief dure constructie bij alle haltes noodzakelijk is. Overwogen is om de strenge eis te verruimen, waardoor de halte constructie eenvoudiger kan. Dit zou een netto besparing van 4 miljoen kunnen opleveren. Deze wijziging willen we niet doorvoeren, omdat:

- bij verruiming van de eis voor realisatie nemen de beheer en onderhoudskosten toe en ontstaat het risico dat de spleetbreedte groter wordt dan toelaatbaar is en de toegankelijkheid voor minder validen niet meer gegarandeerd kan worden.
- de eis is inmiddels veelvuldig gecommuniceerd met diverse belangengroeperingen en op informatieavonden. Indien daar nu van wordt afgeweken zal dat tot grote weerstand in de publieke opinie leiden.

Wel dagen we de markt uit in de aanbesteding om andere constructies, dan het referentie ontwerp aan te bieden, die tevens een garantie bieden dat de eis gehaald wordt gedurende 30 jaar.

- *taakstellend budget hanteren voor het vervangend vervoer*

Voor de extra kosten voor vervangend vervoer kunnen we een taakstellend budget hanteren. Dit houdt in dat de kwaliteit van het vervangend vervoer sterk afneemt, en gedurende een groot deel van de tramvrije periode geen vervangend vervoer mogelijk zal zijn. Dit leidt tot grote hinder voor de reizigers en mogelijk op termijn verminderd gebruik van het OV leidt. Wij vinden dit voor de reizigers een onwenselijke situatie.

- *vervoerkundige koppeling uit de scope van het project halen*

De vervoerkundige koppeling van de SUNIJ – lijn en de Uithoflijn was een van de drie pijlers van uw oorspronkelijke besluit en tevens een belangrijke toegevoegde waarde voor de reizigers uit Utrecht Zuid West, Nieuwegein en IJsselstein. Alsnog afzien van het realiseren van de koppeling levert veel weerstand en negatieve reacties op vanuit de drie gemeenten en onze reizigers. We stellen dan ook voor om het besluit op dit punt niet te wijzigen.

We stellen u voor deze wijzigingen niet door te voeren. Ondanks dat de besparingen die deze wijzigingen opleveren, achtern wijde negatieve effecten van deze wijzigingen op het reizigersbelang te groot.

Effecten op duurzaamheid

De optimalisaties die we in het project hebben gevonden betekenen dat een deel van de bestaande onderdelen hergebruikt wordt. Hiermee benutten we de levensduur van bestaande onderdelen maximaal. Daarnaast zal het halte meubilair hergebruikt worden op de verlaagde en verlengde haltes.

Het opheffen van de halte Merwestein houdt in dat deze niet verlaagd en verlengd hoeft te worden. Dit heeft een positief effect op het gebruik van grondstoffen. Tevens zal het niet meer stoppen op deze halte een positief effect hebben op het energieverbruik.

Voorgesteld wordt

1) Halte Merwestein op te heffen
2) Een aanvullend krediet voor de vernieuwde regionale tram van € 16 miljoen beschikbaar te stellen.
3) De kapitaallasten van € 0,53 miljoen te dekken uit de beschikbare investeringsruimte OV opgenomen in het Mobiliteitsprogramma 2019-2023.

Gedeputeerde Staten,

Voorzitter,

Secretaris,

Ontwerp-besluit

Provinciale Staten van Utrecht;

Op het voorstel van Gedeputeerde Staten van 10 juli 2018, domein Mobiliteit, nummer [?];

Gelezen;

Overwegende dat de in het coalitieakkoord benoemde ambitie tot koppelen en het belang van het continueren van het tramvervoer op de SUNIJ-lijn een provinciaal belang dient;

Gelet op;

Besluiten:
1) Halte Merwestein op te heffen
2) Een aanvullend krediet voor de vernieuwde regionale tram van € 16 miljoen beschikbaar te stellen.
3) De kapitaallasten van € 0,53 miljoen te dekken uit de beschikbare investeringsruimte OV opgenomen in het Mobiliteitsprogramma 2019-2023.

Voorzitter,

Griffier,

Toelichting

Op 12 december 2016 is door u het volgende besluit genomen:
A) Het verouderde deel van de trambaan en de trams van de Sneltram Utrecht, Nieuwegein, IJsselstein (SUNIJ-lijn) te vervangen, inclusief aanpassing van de haltes
B) De capaciteit van de Uithoflijn uit te breiden (door de aanschaf en inzet van 22 trams van 41 meter lengte),
C) Koppelen van de Uithoflijn en SUNIJ-lijn één tramlijn

Om dit besluit te kunnen uitvoeren heeft u een taakstellend investeringsbudget beschikbaar gesteld van €141,2 miljoen. Bij de voorbereiding van de aanbesteding hebben we geconstateerd dat dit budget niet toereikend is. Vervolgens hebben we optimalisatieslag doorgevoerd, waarna het tekort nog €16 miljoen bedraagt. In onderstaande tabel hebben we aangegeven op welke beslispunten het tekort van toepassing is.

Opgave	Investeringskosten	Tekort
A. Vervanging trambaan en trams, incl. aanpassen haltes	€ 128,0 miljoen	€ 14 miljoen
B. Uitbreiden capaciteit Uithoflijn	€ 10,9 miljoen	€ 0
C. Koppeling Uithoflijn en SUNIJ-lijn	€ 2,3 miljoen	€ 3 miljoen
Totaal (A+B+C)	€ 141,2	€ 17 miljoen

Doordat we halte Merwestein opheffen, vervalt er nog €1 miljoen aan investering. Het totale tekort komt dan uit op €16 miljoen.

1. Wettelijke grondslag
- Art. 158 Provinciewet
- Wet Lokaalspoor

2. Beoogd effect
Vernieuwing van de trambaan en de trams is noodzakelijk in verband met toenemende storingen en oplopende kosten voor beheer en onderhoud. Met het vervangen van het spoor en het materieel ontstaat een tramsysteem dat ook voor de toekomst veilig, betrouwbaar en toegankelijk openbaar vervoer levert.

De koppeling is een ambitie in het coalitieakkoord. De koppeling brengt reizigers weer aan de centrumzijde.

3. Effecten op duurzaamheid
De optimalisaties die we in het project hebben gevonden betekenen dat een deel van de bestaande onderdelen hergebruikt worden. Hiermee benutten we de levensduur van bestaande onderdelen maximaal. Daarnaast zal het halte meubilair hergebruikt worden op de verlaagde en verlengde haltes.

Het opheffen van de halte Merwestein houdt in dat deze niet verlaagd en verlengd hoeft te worden. Dit heeft een positief effect op het gebruik van grondstoffen. Tevens zal het niet meer halteren op deze halte een positief effect hebben op het energieverbruik.

4. Argumenten
- *Vervanging trams en trambaan*

De huidige trams en traminfrastructuur van de zuidelijke takken is einde levensduur. Indien we dit niet vernieuwen levert dit op korte termijn veel verstoringen op, en hoge beheer en onderhoudskosten. Op afzienbare termijn betekent dit zelfs dat er geen tramexploitatie meer kan plaatsvinden tussen Utrecht-Nieuwegein-IJsselstein. Voor een toekomstbestendig tramsysteem vinden we het noodzakelijk dat we nu geen concessies doen aan het

reizigersbelang. De adviesraad tram heeft ons ook geadviseerd om de investeringen in kwaliteit te handhaven. Daarnaast geeft de Adviesraad aan dat de planning van het project ambitieus maar haalbaar is. Een belangrijke voorwaarde voor de haalbaarheid is dat we beschikken over voldoende capaciteit aan opdrachtgeverszijde.

De markt voor werken aan spoorinfra is momenteel sterk overspannen. In de risicoreservering hebben we hier nu € 5 miljoen voor gereserveerd, dit is 8% van de bouwkosten. Recente aanbestedingen laten in sommige gevallen een nog extremer beeld zien (10-15% overschrijding ten opzichte van de geraamde bouwkosten). Dit werk is een combinatie van spoorwerkzaamheden en GWW werkzaamheden, waardoor we 8% nu acceptable achten.

Daarnaast hebben we het onvoorzien aangevuld met een post onvoorzien onvoorzien. Dit in lijn met de adviezen uit de second opinion van Procap over de Uithoflijn.

- *Opheffen halte Merwestein*

Van halte Merwestein maken heel weinig reizigers per dag gebruik (ca 100). De halte kent een zeer ongelukkige ligging midden op een brug, waardoor de bereikbaarheid en toegankelijkheid slecht is. Daarnaast is de frequentie op Merwestein de helft ten opzichte van de halte Nieuwegein-City, die relatief dichtbij Merwestein ligt. Ook indien ontwikkelingen in de nabijheid worden gerealiseerd, en de bereikbaarheid en toegankelijk verbetert zal het aantal reizigers niet toenemen. Deze halte aanpassen is relatief kostbaar en risicovol vanwege de ligging op een brug, en de beheerkosten van deze halte zijn ook daarom relatief hoog. Daarnaast zouden we aanvullende investeringen moeten doen om de toegankelijkheid op een acceptabel niveau te krijgen, bijvoorbeeld realiseren van een lift. Op de exploitatie heeft het opheffen geen effect. De halte Nieuwegein-City biedt een goed alternatief met een hogere frequentie, betere ontsluiting en toegankelijkheid.

- *Nieuwegein-City*

Parallel aan deze besluitvorming over het tekort op de Vernieuwde Regionale Tramlijn, bereiden we ook besluitvorming voor over de integrale ontwikkeling van Nieuwegein-City. De ontwikkeling van Nieuwegein-City kent een sterk raakvlak met dit project. Het kan betekenen dat de trambaan een andere ligging krijgt bij de halte Nieuwegein-City. De aanvullende kosten voor de tram als gevolg van deze ontwikkelingen vallen buiten het voorliggende besluit. We zullen dit separaat in een integraal besluit over Nieuwegein-City aan u voorleggen.

- *Planning*

Volgens huidige planning zullen de nieuwe trams eind augustus 2020 gaan rijden op de vernieuwde en aangepaste trambaan. Echter de koppeling van de Uithoflijn en SUNIJ-lijn zal dan nog niet bruikbaar zijn voor reizigers. Om de koppeling voor reizigers in gebruik te nemen is onder andere een proefbedrijf noodzakelijk. Om dit proefbedrijf betrouwbaar te kunnen uitvoeren zal de Uithoflijn een jaar in exploitatie moeten zijn. Dit houdt in dat het proefbedrijf in het najaar van 2020 wordt uitgevoerd. Indien dat succesvol verloopt verwachten we dat de koppeling voor reizigers eind 2020 in gebruik kan worden genomen.

5. Kanttekeningen

- *Aanvullende dekking voor het tekort*

Het tekort dekken we vanuit de OV-begroting, betekent dat er op termijn minder investeringsruimte is voor toekomstige OV-vervangingsinvesteringen en OV-projecten.

- *Opheffen halte Merwestein*

Doordat we halte Merwestein opheffen, verwachten we weerstand vanuit de lokale publieke opinie en in (een deel van de) politiek Nieuwegein. Daarnaast zal een heel beperkt deel van de OV-reizigers getroffen worden door het opheffen van de halte Merwestein.

6. Financiën

Het benodigd aanvullend krediet van € 16 miljoen activeren we en schrijven we af conform de Nota Investeren, Waarderen en Exploiteren in een periode van 30 jaar. De kapitaallasten bedragen vanaf 2021 € 0,53 miljoen per jaar. Het beheer en onderhoud voeren we uit binnen het kader van de Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit 2018 en nemen we op in de financiën van het Mobiliteitsprogramma 2019-2023.

Dekking

In het hoofdstuk financiën van het Mobiliteitsprogramma 2019-2023 is opgenomen dat het totaal beschikbaar budget voor kapitaallasten investeringen OV € 25 miljoen bedraagt. Het Mobiliteitsprogramma 2019-2023 vormt het kader voor de Programmabegroting 2019-2022. De geraamde kapitaallasten in 2021 van investeringen OV bedraagt € 22,5 miljoen. De beschikbare ruimte voor toekomstige OV investeringen bedraagt derhalve € 2,5 miljoen.. Voorgesteld wordt de kapitaallasten ad € 0,53 miljoen van het benodigd aanvullend krediet vernieuwde regionale tramlijn te dekken uit de beschikbare investeringsruimte voor kapitaallasten OV van € 2,5 miljoen. De ruimte voor toekomstige investeringen OV wordt hierdoor € 1,97 miljoen.

Onze analyse op het ontstane tekort is in onderstaande table weergegeven.

Verhoogde bouwkosten als gevolg van: - Aanvullende voorzieningen treffen bij halte constructies agv watercompensatie - Aanvullende faseringskosten - Verhoogde complexiteit verlagen en verlengen halte Nieuwegein-City op de huidige locatie - Toeslagen als gevolg van noodzakelijke werkzaamheden in nacht en weekend - Aanvullende noodzakelijke maatregelen voor de uitbreiding van de remise ten behoeve van het in- en uitfaseren van de nieuwe en oude trams	€ 8 miljoen
Verhoogde kosten voor realiseren koppeling Uithoflijn en SUNIJ-lijn: - Proefbedrijf - Veiligheidsbewijsvoering	€ 2 miljoen
Verhoogd risicoprofiel vervangen baan en aanpassen haltes: - Marktomstandigheden (6% bouwkosten, ca €4 miljoen) - Conform aanbevelingen second opinion Procap extra onvoorzien onvoorzien opgenomen - Verhoogd risicoprofiel realiseren koppeling (o.a. beveiliging)	€ 7,5 miljoen
Verhoogde kosten vervangend vervoer: - Extra tramvrije periode noodzakelijk om scope tijdig te realiseren - Ervaringen en kosten meegenomen conform GVI1-c	€1,5 miljoen
Extra organisatorische kosten, onder ander voor: - Extra inzet noodzakelijk voor samenwerking en begeleiden aannemer (uitwerking ontwerp en toezicht buiten - Extra inzet noodzakelijk tbv Veiligheidsbewijsvoering	€ 3 miljoen
Vervallen risico's aanschaf nieuwe trams	-€ 5 miljoen
Minder organisatorische kosten voor aanschaf nieuwe	-€1 miljoen

trams	
TOTAAL TEKORT	**€ 16 miljoen**

7. Realisatie

Volgens planning realiseren we de ombouw van de SUNIJ-lijn medio 2020. Hiervoor zal de tram gedurende 12 weken niet op de SUNIJ-lijn kunnen rijden. Om deze planning te kunnen halen starten we in juli 2018 met de aanbestedingsprocedure. Met de aannemer zullen we vervolgens de uitvoering verder uitwerken. Eind augustus 2020 zullen dan de nieuwe trams op de vernieuwde SUNIJ-lijn rijden.

De koppeling van de SUNIJ-lijn met de Uithoflijn verwachten we vervolgens in december 2020 te kunnen realiseren.

8. Juridisch

Voor de ombouw van de SUNIJ-lijn doorlopen we een Europese aanbestedingsprocedure

9. Europa

n.v.t.

10. Communicatie

Op basis van het Definitief Ontwerp hebben we afgelopen periode omwonenden en geinteresserden geinformeerd over de werkzaamheden.

De gemaakte afspraken met de gemeente waar de SUNIJ-lijn in ligt, gaan we de komende periode bekrachtigen in bestuursovereenkomsten. Hiermee leggen we ook de kaders tussen Provincie en gemeenten voor de uitvoering vast.

11. Bijlagen

n.v.t.

Artikelsgewijze toelichting

[?]