Reactie op ingediende wensen en bedenkingen voorhangprocedure Bestuursovereenkomst Planning- en studiefase Merwedelijn

	Partij	Wens of bedenking	Reactie
1	VVD	In overwegingen 3 en 9 staan te realiseren aantal woningen. Komen deze aantallen boven op de aantallen genoemd bij overweging 2?	Nee. De genoemde aantallen dienen niet bij elkaar te worden opgeteld. Voor Groot Merwede en Rijnenburg wordt uitgegaan van een totale woningbouwopgave van circa 63.000 tot 75.000 woningen. In het BO MIRT 2022 is afgesproken om te starten met de realisatie van 25.500 woningen tot 2030. In het BO MIRT 2025 zijn aanvullende afspraken gemaakt over de start van 10.000 woningen tot 2035. Samen betreft dit 35.500 woningen binnen de totale verstedelijkingsopgave van GMR.
2	VVD	In artikel 3.3.a staat. “MIRT-spelregels schrijven voor dat er bij een voorkeursbeslissing een bedieningsgarantie wordt afgegeven. Hoewel de inzet tijdens de MIRT-verkenning erop gericht is geweest om tot voldoende onderbouwing voor de middelen te komen voor deze garantie, kan de Provincie die nu nog niet afgeven.” Niet duidelijk is waarom wordt afgeweken van de MIRT-Spelregels en wat de consequentie is van de onder b opgenomen deadline. Ondanks de deadline van “Ultimo halverwege de Planning- en studiefase moeten op basis hiervan afspraken over voldoende middelen zijn om een bedieningsgarantie te kunnen afgeven.” wordt wel verzocht om voor de gehele Plannings- en studiefase het budget vrij te geven. Wat zijn de consequenties als de dit “Ultimo halverwege” niet gerealiseerd is?	Wij delen dit aandachtspunt maar gezien de intentie van Provincie en Rijk om hier in de volgende fase uit te komen zien wij in de gemaakte afspraken in de bestuursovereenkomst voldoende basis om naar de volgende projectfase te gaan. De in de MIRT-spelregels voorgeschreven bedieningsgarantie kan op dit moment nog niet worden afgegeven, omdat nog gesprekken plaatsvinden over de structurele bekostiging van het openbaar vervoer in de provincie Utrecht. In het advies van verkenner Siebe Riedstra is geconstateerd dat de huidige structurele bijdrage uit het Provinciefonds onvoldoende aansluit bij de exploitatie van hoogwaardig openbaar vervoer in een stedelijke regio van de omvang van de Metropoolregio Utrecht. Provincie en Rijk hebben nadrukkelijk de intentie om hier samen uit te komen en om voortgang van het project niet onnodig te vertragen, hebben partijen afgesproken deze opgave gedurende de planning- en studiefase verder uit te werken. De bestuursovereenkomst bevat geen vooraf vastgelegde consequenties voor het geval op het genoemde moment nog geen bedieningsgarantie kan worden afgegeven. Partijen zullen in dat geval bestuurlijk met elkaar in

			overleg treden over de vervolgstappen.
3	VVD	Artikel 4 Scope beschrijft feitelijk de inhoud van het voorliggende voorkeursbesluit. Ons inziens dient Artikel 4 afhankelijk te zijn van de nog noodzakelijk besluitvorming hierover in de gemeenteraden en provinciale staten. Deze afhankelijkheid ontbreekt in de bestuursovereenkomst.	De bestuursovereenkomst wordt pas ondertekend nadat besluitvorming door de betrokken gemeenteraden en Provinciale Staten heeft plaatsgevonden. De overeenkomst loopt daarmee niet vooruit op de democratische besluitvorming.
4	VVD	Artikel 4.2 scope snelle tramverbinding van Utrecht centraal naar Nieuwegein. Merwedelijn gaat vooralsnog alleen naar Westraven. Eerder hebben we daar specifiek opmerkingen over gemaakt. Dit is niet onze volledige positie bij het voorkeursbesluit: - Artikel 4.2.a.i. “mede afhankelijk van de keuzes die gemaakt gaan worden met betrekking tot de op- en afritten Kanaleneiland van de A12”. Voor ons is het weghalen van de afritten Kanaleneiland van de A12 geen acceptabele oplossing. Ons inziens ontbreekt ook de noodzaak voor een verdiepte ligging bij de A12 als de op- en afritten zouden verdwijnen. Daarom willen we dat deze optie niet specifiek wordt genoemd in de Bestuursovereenkomst.	In de voorkeursbeslissing is gekozen voor een zoekgebied waarin verschillende oplossingsrichtingen open worden gehouden en nader worden onderzocht. De inpassing van de Merwedelijn in dit zoekgebied hangt samen met toekomstige keuzes over de op- en afritten van de A12 en de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Deze keuzes zijn geen onderdeel van het project Merwedelijn en zijn ook niet randvoorwaardelijk (er is in alle gevallen een oplossing voor de Merwedelijn mogelijk) maar hebben wel invloed op het ontwerp. Daarom wordt deze samenhang expliciet benoemd. De bestuursovereenkomst legt geen inhoudelijke keuze vast over het al dan niet behouden van de op- en afritten. In een ander U Ned onderzoek wordt zowel het scenario behouden als het scenarioverwijderen van de snelwegaansluiting A12 gelijkwaardig onderzocht. Zo lang er geen keuze wordt gemaakt is het uitgangspunt dat de snelwegaansluiting behouden blijft.
5	VVD	In artikel 4.2.c. wordt in het midden gelaten of er twee of drie ondergrondse haltes tussen Utrecht Centraal en Westraven zijn. Wij hebben hier bedenkingen bij. Ons inziens moet duidelijk moeten zijn of wordt ingezet op 2 dan wel 3 haltes binnen de financiële scope. Nu is dat onduidelijk en óók welk proces wordt gebruikt en uitgangspunten worden gehanteerd bij de afweging van 2 of 3 haltes. Wij vinden dat de Bestuursovereenkomst duidelijkheid moet bieden waarvan	Dit punt wordt in de volgende projectfase (planning- en studiefase) nader uitgewerkt. Het is daarom niet wenselijk de voorliggende overeenkomst hierop aan te passen. Bij de totstandkoming van de kostenraming is uitgegaan van drie ondergrondse haltes tussen Utrecht Centraal en Westraven. Zowel een uitvoering met twee als met drie haltes past binnen de vastgestelde scope van het project. De keuze tussen beide varianten wordt nader onderzocht gedurende de planning- en studiefase. Hiervoor is geen afzonderlijke scopewijziging

		wordt uitgegaan. In onze optiek zouden dat 3 haltes moeten zijn.	noodzakelijk. Het is op dit moment niet wenselijk om een keuze te maken tussen 2 of 3 haltes omdat hiervoor nog niet voldoende beslisinformatie beschikbaar is, onder andere als het gaat om het veiligheidsconcept van het tunneldeel van de Merwedelijn.
6	VVD	De nummering van Artikel 4 is niet correct in de verstuurde versie. Deze begint bij 4.2	De opmerking is terecht. De nummering zal worden gecorrigeerd in de definitieve versie van de bestuursovereenkomst.
7	VVD	In artikel 4.2.d. wordt uitgegaan van 24 trams per dag. Ons inziens is dit niet voor het gehele tracé correct en dient dit - waar Merwedelijn en Beneluxlijn (SUNIJ-lijn) samenlopen - 32 trams per dag te zijn.	De in artikel 4.2.d opgenomen frequentie betreft een technisch-functioneel uitgangspunt voor de verdere planuitwerking en legt geen definitieve toekomstige dienstregeling vast. De exacte exploitatie, de benodigde capaciteit per tracédeel en het daaruit voortvloeiende ontwerp van infrastructuur en haltes worden gedurende de planning- en studiefase nader uitgewerkt. De bestuursovereenkomst biedt hiervoor voldoende ruimte, waardoor aanpassing van de overeenkomst op dit punt niet wenselijk is.
8	VVD	In artikel 4.2.3. Wordt in de opsomming het slopen en bouwrijp maken van het tracé niet opgenomen. Ons inziens dient dit echter onderdeel te zijn van de inhoudelijke en financiële scope, zeker gezien de afhankelijkheid van de voorkeursbeslissing van de sloop van (een deel van) het Beatrixgebouw. In dat kader zijn wij ook van mening dat duidelijk in de Bestuursovereenkomst vast moet liggen wie verantwoordelijk is voor herstel van gebouwen waar dat noodzakelijk is.	Wij delen de opvatting dat werkzaamheden zoals sloop, bouwrijp maken en eventueel noodzakelijke herstelmaatregelen onderdeel uitmaken van het project. Deze werkzaamheden vallen onder de brede scopebepaling waarin is opgenomen dat alle activiteiten die noodzakelijk zijn voor een zorgvuldige, veilige en doelmatige realisatie van de infrastructuur onderdeel vormen van het project. De opsomming in artikel 4.2.3 is niet limitatief bedoeld.
9	VVD	Is het uitvoeren of schrappen van een derde station tussen Centraal Station en Westraven een scopewijziging of een bijstelling?	De keuze voor twee of drie haltes wordt beschouwd als een verdere uitwerking binnen de vastgestelde projectscope. Er is daarom geen sprake van een scopewijziging.
10	VVD	Welke procedure wordt gevolgd voor het toevoegen van de	Het tracédeel Europaplein-Westraven maakt reeds onderdeel uit van de scope van de Merwedelijn. Het traject Westraven-Galecop maakt onderdeel

		Europaplein – Westraven en idem voor Westraven – Galecop	uit van de Rijnenburglijn en valt daarmee buiten de reikwijdte van deze bestuursovereenkomst. Van het toevoegen van deze trajectdelen binnen deze overeenkomst is daarom geen sprake.
11	VVD	Ons inziens dient afstemming met de Rijnenburglijn en de gebiedsontwikkeling Groot Merwede en Rijnenburg expliciet onderdeel te zijn van dit artikel.	Wij delen de strekking van dit punt maar de Rijnenburglijn valt buiten de reikwijdte van deze overeenkomst. Nadere afspraken over de samenhang met de Rijnenburglijn zullen worden vastgelegd in de daarvoor op te stellen bestuurlijke afspraken. Daar kunnen we in deze overeenkomst niet op vooruitlopen.
12	VVD	In Artikel 9.2 Wordt aangegeven dat besluiten op basis van Unanimiteit worden genomen. Ons inziens is dat geen oplossing voor een project waarin voortgang ook noodzakelijk is. Het kan er ook toe leiden dat het zicht op doorlopende discussies en de wijze waarop die unanimiteit tot stand is gekomen gaat ontbreken. Wij zouden dit artikel graag aangepast zien.	Besluitvorming op basis van unanimiteit is gebruikelijk bij bestuurlijke samenwerkingsverbanden waarin meerdere overheden gezamenlijk verantwoordelijkheid dragen voor een project. Deze werkwijze waarborgt dat alle partijen zich kunnen verbinden aan belangrijke besluiten.
13	VVD	In artikel 9 wordt een Directeuren Overleg (DO) ingesteld. In de paragraaf blijft in tegenstelling tot het BO onduidelijk welke bevoegdheden het DO heeft en hoe besluitvorming daar tot stand komt. Ons inziens dient dat toegevoegd te worden.	De bestuursovereenkomst bevat de hoofdlijnen van de governance. De nadere uitwerking van rollen, bevoegdheden en werkwijze van het Directeurenoverleg vindt plaats binnen de projectorganisatie en wordt vastgelegd in de projectopdracht conform het Plan van Aanpak.
14	VVD	Volgens artikel 9.3 wordt een halfjaarlijkse voortgangsrapportage opgesteld die wordt gedeeld met het BO MWL en DO MWL en het Rijksprogramma Woningbouw en Mobiliteit. Wij missen hier dat de rapportage ook gedeeld wordt met de raden en staten. Ook als de BO leden hiervoor dienen te zorgen dient dit ons inziens in de rapportage vast te liggen. Voorts dient ons inziens duidelijk te zijn hoe de voortgangsrapportage zich verhoudt tot de procedure “Procedure risicovolle projecten” van de Gemeente Utrecht die na de Uithoflijn is ingesteld.	Partijen werken de vorm en inhoud van de voortgangsrapportages nog nader uit. Het college is voornemens de gemeenteraad actief te informeren over de voortgang van het project. Voor de gemeente Utrecht geldt daarnaast onverkort de bestaande werkwijze rond de informatievoorziening bij risicovolle projecten. Dit is ook zo opgenomen in het Plan van Aanpak (als bijlage van de BOK).

15	VVD	Wij zouden graag zien dat in de overeenkomst expliciet wordt opgenomen dat de Wet Open Overheid van toepassing is. Hierbij zouden wij het wenselijk vinden dat maximale openbaarheid wordt nagestreefd.	De Wet open overheid is rechtstreeks van toepassing op de betrokken overheden en behoeft daarom niet afzonderlijk in de bestuursovereenkomst te worden opgenomen. Uitgangspunt is dat partijen handelen conform de wettelijke vereisten rondom openbaarheid en transparantie.
16	VVD	Artikel 10 lid 3 bepaalt dat de Gemeente Utrecht bevoegd gezag is voor het Omgevingsplan. Dat lijkt correct voorzover het grondgebied van de Gemeente Utrecht betreft. Aangezien de overeenkomst ook kan zien op het deel Westraven – Galecop en de tramremise dient ons inziens hier ook de Gemeente Nieuwegein genoemd te worden.	Deze bestuursovereenkomst heeft betrekking op het tracédeel binnen de gemeente Utrecht. Voor dat deel is de gemeente Utrecht bevoegd gezag voor het omgevingsplan. Tracédelen buiten de gemeente Utrecht maken geen onderdeel uit van de reikwijdte van deze overeenkomst.
17	VVD	Artikel 11.2 dient hier niet te staan dat de investeringskosten maximaal 280 mln. kosten en bij welke variant hoort dit bedrag (met/zonder A12 en/of met/zonder nieuwe brug)?	Nee, het bedrag is bedoeld als indicatie van de financiële omvang van het zoekgebied. Het genoemde bedrag van € 280 miljoen is gebaseerd op het uitgangspunt van behoud van de bestaande snelwegaansluitingen op de A12 en gebruik van de bestaande brug.
18	VVD	Interpreteren wij artikel 11.1 goed als wij concluderen dat Utrecht Centraal – Kanaleneiland-Zuid € 1.525 miljoen excl. btw, prijspeil januari 2025 kost? Waarom is de bestuursovereenkomst niet opgemaakt op prijspeil 1 januari 2026 of 1 juli 2026? Waarom is de bijdrage van het Rijk wel op prijspeil januari 2026, is hiermee niet een eerste indexatie van het budget noodzakelijk voor prijsstijgingen al uitgegeven?	Het is juist dat de kostenraming voor het tracédeel Utrecht Centraal - Kanaleneiland Zuid grofweg overeenkomt met een bedrag van € 1,525 miljard exclusief btw, prijspeil januari 2025. Daarbij merken wij wel op dat de SSK-systematiek uitgaat van een integrale kostenraming die is opgebouwd uit verschillende kostenelementen, risicoreserveringen en onzekerheidsmarges. Hierdoor kan niet één-op-één een exact bedrag aan afzonderlijke deelprojectonderdelen worden toegerekend. De genoemde € 1,525 miljard moet daarom worden beschouwd als indicatief. De kostenramingen voor het project zijn opgesteld op prijspeil januari 2025. De rijksbijdrage is op verzoek van het ministerie weergegeven op prijspeil januari 2026. Daarmee is geen sprake van het vervallen van indexatiemiddelen. Het betekent uitsluitend dat de rijksbijdrage reeds is omgerekend naar een recenter

			prijspeil. Voor de regionale partijen is dit niet mogelijk omdat pas in deze voorliggende bestuursovereenkomst afspraken worden gemaakt over indexatie. Voor het Rijk bestond die afspraak al.
19	VVD	In artikel 3 zijn de bijdragen per partij opgenomen. Ons is onduidelijk waarom de bijdrage vanuit Nieuwegein niet stijgt waar de bijdrage van de Gemeente Utrecht en ook de provincie wel stijgt. Waarom is hiervoor gekozen? Wij zouden hier graag een meer evenwichtige verdeling van het nu aangevulde budget zien. De toezegging van de Gemeente Utrecht kan ook alleen gedaan worden na het vaststellen van de Programmabegroting waarin deze middelen worden vrijgemaakt.	De bijdrage van de gemeente Nieuwegein is niet verhoogd omdat het huidige voorkeursalternatief nog niet voorziet in ontsluiting van Galecopperzoom. Dat onderdeel maakt deel uit van de toekomstige Rijnenburglijn. De financiering van de Rijnenburglijn zien alle betrokken partijen als een gezamenlijke opgave. Bij verdere besluitvorming over dat tracé kan een aanvullende bijdrage van Nieuwegein aan de orde komen.
20	VVD	De Gemeente Utrecht treedt op als aanbestedende dienst. Hoe verhoudt zich dit tot de taak van de provincie in de Wet Lokaal Spoor.	Deze bestuursovereenkomst heeft uitsluitend betrekking op de planning- en studiefase. In deze fase is nog geen sprake van aanleg, beheer of exploitatie van een lokale spoorweg als bedoeld in de Wet lokaal spoor. De gemeente Utrecht treedt daarom op als aanbestedende dienst voor de werkzaamheden in deze fase. De provincie blijft als toekomstige beheerder van het tramnet nauw betrokken bij de uitwerking van beheer- en exploitatievraagstukken.
21	VVD	Artikel 11 lid 16 stelt dat een terugval op een boortunnel mogelijk blijft. Dit betekent ons inziens altijd dat de boortunnel goedkoper is dan de verdiepte ligging maar daarmee ook beiden boven het taakstellend budget (immers de boortunnel was boven budget). Ons inziens betekent dit dat 11.16 nooit kan zonder tussenkomst van raden en staten. Wij zien dit graag expliciet vastgelegd in de Bestuursovereenkomst.	Dit is voldoende geborgd in de voorliggende overeenkomst. Gedurende de planning- en studiefase wordt het ontwerp verder uitgewerkt en worden nieuwe kostenramingen opgesteld. Het is mogelijk dat deze analyses tot nieuwe inzichten leiden ten aanzien van de doelmatigheid en haalbaarheid van varianten. In artikel 11.7 staat hoe partijen omgaan met kostenstijgingen en financiële tekorten. In artikel 9.2 is opgenomen dat besluiten die de kaders wijzigen (zoals aanpassing taakstellend budget) afhankelijk van de reikwijdte ook instemming van raden en staten nodig hebben.

22	VVD	Wij stellen voor om als lid 17 bij artikel 11 het volgende op te nemen: ‘Als uit de Planning- en studiefase blijkt dat de kosten van de verdiepte ligging hoger uitvallen dan nu verwacht, kan worden heroverwogen om voor een alternatief (danwel fasering) via de bestaande SUNIJ-lijn te kiezen. Voorwaarde hierbij is dat bij dit tracé en de op dat moment bekende invulling van het Zoekgebied (zie Scope) en noodzakelijke alternatieve halte bij CS in verhouding vergelijkbare vervoerresultaten gehaald kunnen worden. Hiervoor moet dan een door Partijen gedragen nadere kostenraming en vervoersanalyse worden opgesteld. In de Planning- en studiefase wordt hiervoor een second opinion en marktverkenning uitgevoerd. Indien deze variant tot lagere kosten leidt spreken partijen af het overschot te investeren in Westraven - Rijnenburg.’	Wij nemen dit voorstel niet over. Het betreft een omvangrijke inhoudelijke wijziging die verder gaat dan de afspraken die tussen de betrokken partijen zijn gemaakt en die momenteel in de bestuursovereenkomst worden vastgelegd. In de verkenningsfase zijn verschillende alternatieven onderzocht, waaronder varianten die gebruikmaken van de bestaande SUNIJ-lijn. Deze varianten bleken onvoldoende bij te dragen aan de beoogde bereikbaarheid, reistijdwinst en verstedelijkingsopgave en zijn daarom niet als voorkeursalternatief geselecteerd. Indien de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief in de planning- en studiefase leidt tot inzichten die buiten de bestuurlijk vastgestelde kaders vallen, wordt dit conform de voorliggende bestuursovereenkomst voorgelegd aan het BO en afhankelijk van de reikwijdte van het te nemen besluit, ook aan colleges en/of raden en Staten.
23		Wij zouden een aanvullende bepaling willen opnemen in Artikel 11. Die moet het mogelijk maken om delen van het besluit uit te voeren zonder dat zekerheid is over het geheel. In het bijzonder gaat het hier dan over het tracégedeelte in het ‘Zoekgebied’ en de verdiepte aansluiting van de SUNIJ-lijn in dit gedeelte. Dit maakt het mogelijk dit deel aan te sluiten op de bestaande SUNIJ-lijn bij eventuele langere realisatie tijden en/of vertraging of onzekerheden in het tracédeel Europaplein – CS.	De wijze waarop het project in de toekomst eventueel gefaseerd kan worden gerealiseerd, maakt onderdeel uit van de onderzoeken die gedurende de planning- en studiefase worden uitgevoerd. Het college acht het daarom niet noodzakelijk hierover reeds nu aanvullende bepalingen op te nemen in de bestuursovereenkomst. Besluitvorming over eventuele fasering vindt plaats op basis van de resultaten van deze onderzoeken.
24	ChristenUnie	**Merwedelijn en Rijnenburg** De Merwedelijn voorziet niet alleen in een bereikbaarheidsopgave nu, maar biedt ook noodzakelijke ruimte voor toekomstige woningbouwontwikkelingen in de gemeente Utrecht. Daarbij is de ontwikkeling van Rijnenburg een belangrijk onderdeel van de Utrechtse en ook landelijke woningbouwopgave. Zoals eerder bij de leidende principes voor	Wij onderschrijven het belang van een hoogwaardige OV-verbinding voor de toekomstige ontwikkeling van Rijnenburg. In het BO MIRT zijn afspraken gemaakt om de mogelijkheden voor een doortrekking van de Merwedelijn naar Rijnenburg verder te onderzoeken en uit te werken. Daarbij blijven Rijk en regio gezamenlijk optrekken in de verdere besluitvorming over tracé, fasering en financiering van de Rijnenburglijn. De gemeenteraad wordt, zoals

		Rijnenburg is benadrukt, is voor een duurzame ontwikkeling van deze nieuwe stadswijk een hoogwaardige OV-ontsluiting randvoorwaardelijk. In de concept-bestuursovereenkomst die nu voorligt wordt de mogelijkheid voor een toekomstige doortrekking naar Rijnenburg opengehouden, maar worden hier nog geen definitieve besluiten of financiële afspraken over gemaakt. Dat is een gemiste kans en de fractie van de ChristenUnie vindt het belangrijk dat keuzes die nu worden gemaakt een toekomstige verlenging naar Rijnenburg niet onmogelijk of onnodig duur maken. Daarom verzoeken wij het college om zich samen met de regio actief in te blijven zetten voor verdere besluitvorming en financiering van een toekomstige doortrekking van de Merwedelijn richting Rijnenburg. Wij wensen dat de raad periodiek wordt geïnformeerd over de voortgang van de onderzoeken en de gesprekken met het Rijk en regio over de verbinding en ontsluiting met Rijnenburg.	gebruikelijk, geïnformeerd over de voortgang van de onderzoeken en de bestuurlijke gesprekken die hierover plaatsvinden. De Rijnenburglijn maakt geen onderdeel uit van voorliggende bestuursovereenkomst en kan hier, vanwege het ontbreken van Rijk-regio afspraken, ook niet op vooruitlopen, anders dan de optie openhouden.
25	ChristenUnie	**Leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit** De fractie van de ChristenUnie heeft zich eerder uitgesproken voor een zorgvuldig ingepaste Merwedelijn. Hierbij moet niet alleen naar de aanlegkosten worden gekeken, maar ook naar de effecten op de leefbaarheid en kwaliteit van de openbare ruimte. We hebben begrip voor de keuze voor een deels overdekte verdiepte ligging, gezien de beschikbare financiën. Maar constateren ook uit de voorliggende stukken dat door bewoners en andere belanghebbenden meerdere keren aandacht is gevraagd voor de oversteekbaarheid van plekken, geluidsgevolgen en kwaliteit van de openbare ruimte, met name daar waar het tracé open delen kent. Wij willen het college dan ook vragen om bij de verdere uitwerking te blijven zoeken naar aanvullende	Wij hechten groot belang aan een zorgvuldige inpassing van de Merwedelijn in de stedelijke omgeving. Bij de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief worden leefbaarheid, kwaliteit van de openbare ruimte en verkeersveiligheid nadrukkelijk betrokken. Daarbij wordt ook gekeken naar mogelijkheden om negatieve effecten van open tracédelen te beperken en waar mogelijk aanvullende kwaliteitsverbeteringen te realiseren. Specifiek zal aandacht worden besteed aan veilige, comfortabele en logische oversteekmogelijkheden voor fietsers en voetgangers. Deze aspecten vormen een integraal onderdeel van de ontwerpuitwerking gedurende de planning- en studiefase.

		mogelijkheden voor overkapping en kansen om de leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit te verbeteren. Hierbij vinden wij het belangrijk dat er nadrukkelijk aandacht is voor voldoende en veilige oversteekmogelijkheden voor fietsers en voetgangers.	
26	ChristenUnie	**Sociale veiligheid haltes** Reizigers moeten zich op elk moment van de dag veilig voelen bij het gebruik van het openbaar vervoer. Met name bij ondergrondse en verdiepte haltes is het van belang dat vanaf het begin voldoende oog is voor de sociale veiligheid daar. Het is belangrijk dat het college sociale veiligheid expliciet meeneemt bij het ontwerpkader en de verdere uitwerking van de haltes, toegangen, liften of roltrappen en de omringende openbare ruimte. We zien daarbij graag hoe dit in het ontwerp wordt geborgd.	Wij delen het belang van sociale veiligheid binnen het openbaar vervoer. Bij de nadere uitwerking van de haltes en stationsomgeving wordt sociale veiligheid expliciet meegenomen als ontwerpuitgangspunt. Daarbij wordt onder meer aandacht besteed aan zichtlijnen, verlichting, toegankelijkheid, sociale controle en een veilige inrichting van perrons, liften, roltrappen en toegangsgebieden. Deze uitgangspunten worden betrokken bij de verdere uitwerking van het ontwerp en de openbare ruimte rondom de haltes.
27	ChristenUnie	**Bereikbaarheid van bestaande wijken** De Merwedelijn mag wat de fractie van de ChristenUnie betreft niet ten koste gaan van de bereikbaarheid van bestaande wijken. Verschillende belanghebbenden hebben gewezen op het belang van goede OV-verbindingen voor de wijk Kanaleneiland en andere wijken die kwetsbaar zijn voor vervoersarmoede. Ook ouderen, mensen met een beperking en andere reizigers die afhankelijk zijn van toegankelijk openbaar vervoer vragen terecht aandacht voor de gevolgen van overstappen en de toegankelijkheid van de haltes. Wij verzoeken het college dan ook bij de verdere uitwerking nadrukkelijk oog te hebben voor deze groepen en in lijn te handelen met VN-verdrag Handicap en ervoor te zorgen dat de bereikbaarheid van bestaande wijken en voorzieningen op peil blijft.	Wij onderschrijven dat de Merwedelijn niet ten koste mag gaan van de bereikbaarheid van bestaande wijken en voorzieningen. Bij de verdere uitwerking van het openbaarvervoersysteem wordt nadrukkelijk aandacht besteed aan de bereikbaarheid van onder meer Kanaleneiland en andere wijken die afhankelijk zijn van goed openbaar vervoer. Daarbij worden de belangen van ouderen, mensen met een beperking en andere reizigers voor wie toegankelijk openbaar vervoer essentieel is, betrokken conform de uitgangspunten van het VN-verdrag Handicap. Het doel blijft een samenhangend en toegankelijk openbaarvervoerssysteem voor zowel bestaande als nieuwe inwoners van de stad.

28	ChristenUnie	**Science Park** De oorspronkelijke doelstelling om ook de OV-bereikbaarheid van het Utrecht Science Park te verbeteren wordt op dit moment niet gerealiseerd. De maatregelen daarvoor maken geen onderdeel uit van het voorkeursalternatief vanwege het ontbreken van aanvullende financiering. Het is van belang dat hiermee deze bereikbaarheidsopgave niet uit beeld raakt en we moedigen het college dan ook aan om zich samen met de andere betrokken partijen te blijven inzetten voor toekomstige financiering en uitvoering van de maatregelen voor Utrecht Oost en het Utrecht Science Park.	Wij delen de opvatting dat de bereikbaarheidsopgave van Utrecht Oost en het Utrecht Science Park onverminderd actueel blijft. Hoewel de hiervoor benodigde maatregelen geen onderdeel uitmaken van het huidige voorkeursalternatief vanwege het ontbreken van aanvullende financiering, hebben Rijk en regio in het BO MIRT afgesproken deze opgave nadrukkelijk in beeld te houden. Het college blijft zich samen met betrokken partners inzetten om mogelijkheden voor aanvullende financiering en toekomstige uitvoering van deze maatregelen te verkennen.
29	ChristenUnie	**Duurzaamheid en bestaande energiesystemen** In de voorliggende stukken wordt aandacht gevraagd voor de gevolgen van de Merwedelijn voor bestaande WKO-systemen en andere duurzame energievoorzieningen. De fractie van de ChristenUnie vindt het belangrijk dat zorgvuldig wordt omgegaan met bestaande duurzame energie-infrastructuur en geeft het college mee bij de verdere uitwerking aandacht te besteden aan bescherming van bestaande duurzame energiesystemen.	Wij onderschrijven het belang van een zorgvuldige omgang met bestaande duurzame energiesystemen, waaronder warmte-koudeopslaginstallaties (WKO). Bij de verdere planuitwerking wordt onderzocht welke effecten het project heeft op bestaande ondergrondse infrastructuur en duurzame energiesystemen. Waar noodzakelijk worden mitigerende maatregelen uitgewerkt om de continuïteit en werking van deze systemen zoveel mogelijk te borgen
30	ChristenUnie	**Exploitatie, beheer en financiën van de Merwedelijn** De planningsfase is met name gericht is op de aanleg van de Merwedelijn. Afspraken over exploitatie en beheer worden op een later moment verder uitgewerkt, zo staat in de stukken. Wij vinden het belangrijk dat de raad tijdig wordt geïnformeerd over de exploitatie en beheerstrategie van de Merwedelijn en over wat de financiële gevolgen daarvan zijn voor de gemeente en de provincie. Daarbij vragen wij het college op	De voorbereiding van beheer en exploitatie maakt onderdeel uit van de planning- en studiefase. Ultimo halverwege de planning- en studiefase moet voldoende zekerheid bestaan over een betrouwbare exploitatie van de Merwedelijn. De raad wordt geïnformeerd over de uitkomsten van deze uitwerking zodra hierover meer duidelijkheid bestaat. Het college deelt daarbij het uitgangspunt dat een hoogwaardige OV-verbinding alleen succesvol kan zijn wanneer ook de bediening en frequentie op orde zijn.

		welk moment de raad hierover nadere besluitvorming of informatie kan verwachten. Het mag immers niet zo zijn dat er straks wel een hoogwaardige lijn neergelegd wordt, maar dat later op frequenties moet worden bezuinigd. Betrouwbare bediening en voldoende frequentie moet gegarandeerd zijn.	
31	ChristenUnie	Het is afrondend begrijpelijk dat een project van deze omvang gepaard gaat met risico's en nog een aantal onzekerheden kent. Tegelijkertijd bevat de bestuursovereenkomst mogelijkheden om bij kostenstijgingen de scope van het project aan te passen. Wij vinden het van belang dat bij eventuele toekomstige keuzes die gevolgen hebben voor leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, sociale veiligheid of de mogelijkheid tot doortrekking richting Rijnenburg tijdig met de raad worden besproken, zodat de raad hierin zijn kaderstellende rol kan vervullen. Daarbij ontvangen wij graag een toelichting op welke onderdelen van het project als eerste in beeld komen indien toekomstige kostenstijgingen vragen om aanpassing van de scope.	Wij begrijpen de wens van de fractie om tijdig betrokken te worden bij eventuele toekomstige keuzes die gevolgen hebben voor de projectscope. Indien ontwikkelingen aanleiding geven om af te wijken van de door de raad vastgestelde kaders of wanneer substantiële bestuurlijke afwegingen noodzakelijk zijn, zal het college de raad hierover informeren en waar nodig opnieuw om besluitvorming vragen. Op dit moment is niet vooraf vast te stellen welke onderdelen van het project als eerste voor aanpassing in aanmerking zouden komen bij eventuele toekomstige kostenstijgingen. Dergelijke afwegingen zijn afhankelijk van de aard en omvang van de betreffende ontwikkeling en zullen steeds integraal worden beoordeeld.