

Nota van antwoord
MIRT-verkenning OV en Wonen

Metropoolregio Utrecht

CONCEPT
Versie B, maandag 7 september 2026

U Ned maakt groei bereikbaar

0. Leeswijzer vooraf

Rijk en regio hebben de ontwerp voorkeursbeslissing van de MIRT-verkenning OV en Wonen ter inzage gelegd. In dit document geven Rijk en regio antwoord op alle ingediende zienswijzen en het advies van de commissie MER.

Dit rapport is opgesteld voor iedereen die geïnteresseerd is in het project en in het bijzonder voor de indieners van een zienswijze.

Heb je een zienswijze ingediend?
Veel dank voor je betrokkenheid bij dit project. In dit rapport geven we antwoord op jouw en andere zienswijzen. Een aantal onderwerpen komt in meerdere zienswijzen terug. We geven voor deze onderwerpen eerst een gebundelde reactie (hoofdstuk 4) en beantwoorden daarna de zienswijzen individueel (hoofdstuk 6). Voordat je naar je eigen zienswijzen op zoek gaat in hoofdstuk 6, is het daarom handig om de gebundelde reacties eerst te lezen. Het hoofdstuk met een algemene indruk van de zienswijzen (hoofdstuk 3) helpt om te begrijpen welke onderwerpen terugkomen in hoofdstuk 4. Het rapport geeft ook aan wat gedaan is met de reacties (hoofdstuk 5).

Ben je geïnteresseerd in de uitkomst van de zienswijzeperiode?
Om je door de reacties heen te leiden, hebben we een algemene indruk van de zienswijzen gegeven (hoofdstuk 3), reageren we gebundeld op thema's die vaker terugkomen (hoofdstuk 4), beschrijven we de wijzigingen in documenten (hoofdstuk 5) en geven we een individuele reactie op alle zienswijzen (hoofdstuk 6). We willen benadrukken dat alleen het lezen van alle hoofdstukken een volledig beeld geeft van de ingediende zienswijzen. Met de algemene indruk en de gebundelde reacties proberen we de leesbaarheid te verbeteren, maar dit is geen volledig beeld.

Via de website van het programma U Ned is informatie te vinden over hoe het project verder gaat.

Colofon

Auteurs voorkeursbeslissing
Projectteam MIRT-verkenning OV en Wonen (U Ned).

Verkenningenrapport en PlanMER: Mott MacDonald en Movares.

Versiebeheer

Versie	Datum	Samenvatting van de wijzigingen	Status
A	31-08-2026	Versie voor OGO MIRT-verkenning OV en Wonen	Concept
B	07-09-2026	Versie voor DO U Ned	Concept

Inhoud

0. Leeswijzer vooraf 2

1. Inleiding 4
1.1 Aanleiding 4
1.2 Inspraak 4
1.3 Informatiebijeenkomsten en communicatie 4
1.4 Commissie MER 5
1.5 Leeswijzer 5

2. Samenvatting reacties 6
2.1 Algemene indruk zienswijzen 6
2.2 Samenvatting advies Commissie MER 7

3. Gebundelde reactie per onderwerp 8
3.1 Onderbouwing van de keuze voor het Voorkeursalternatief 8
3.2 Gesprek met de omgeving 9
3.3 Keuze voor halte Beatrixgebouw en toeleidend tracé 9
3.4 Omgang met WKO's 12
3.5 Geluid en trillingen 12
3.6 Bouwperiode van de Merwedelijn 14
3.7 Aandachtspunten voor de planning- en studiefase 15

4. Wijzigingen in documenten 17
4.1 Voorkeursbeslissing en Verkenningenrapport en PlanMER 17
4.2 Aanpassingen samenvatting 17

5. Antwoorden per zienswijze 18

Bijlage A Gepubliceerde documenten 64
Bijlage B Wijzigingen documenten ..... Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Rijk en regio hebben de afgelopen jaren gezamenlijk gestudeerd op de vraag hoe regio Utrecht kan groeien en tegelijkertijd bereikbaar en leefbaar blijft. Er is sprake van een groei van 165.000 woningen en 110.000 arbeidsplaatsen in de provincie Utrecht, waarvan circa 75.000 woningen en 40.000 arbeidsplaatsen in Groot Merwede en Rijnenburg. Tegelijkertijd loopt het bestaande OV-systeem, en in het bijzonder de OV-routes van en naar Utrecht Centraal en het Utrecht Science Park (USP), richting 2040 vast. Zonder gerichte investeringen in hoogwaardig openbaar vervoer ontstaat een rem op woningbouw, neemt de drukte op de weg en in het OV verder toe en verslechtert de kwaliteit van de openbare ruimte.

Om de gezonde groei van de regio te ondersteunen heeft de MIRT-verkenning OV en Wonen een van de randvoorwaarden onderzocht: een schaalsprong in het Utrechtse OV-systeem. Deze verkenning is daarmee een belangrijk puzzelstuk om de verstedelijkingsopgave in de regio mogelijk te maken.

1.2 Inspraak

Het project kent een gefaseerde aanpak volgens de spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). De MIRT-verkenning eindigt met een Voorkeursalternatief (VKA). Dit is het alternatief dat technisch, financieel en bestuurlijk realistisch is en verder wordt uitgewerkt in de volgende MIRT-fase: de planning en studiefase. Dat betekent dat de focus van het project verschuift van “wat gaan we doen?” naar “hoe gaan we dit precies bouwen?”.

De voorkeursbeslissing beschrijft en motiveert het VKA. Dit document vormt één geheel met de bijbehorende Verkenningenrapportages, inclusief PlanMER. Een publieksvriendelijke samenvatting is beschikbaar om geïnteresseerden op hoofdlijnen door alle conclusies en het proces heen te leiden.

De ontwerp voorkeursbeslissing lag van 22 mei tot en met 2 juli 2026 ter inzage. Belanghebbenden konden in deze periode via het Platform Participatie van het Ministerie van IenW een zienswijze indienen.

1.3 Informatiebijeenkomsten en communicatie

Alle documenten zijn digitaal gepubliceerd via platform participatie.nl en de pagina van het programma U Ned. Daarnaast hebben we huis-aan-huis 2.300 wijkberichten bezorgd bij huishoudens aan het tracé, plaatsten we advertenties in de lokale kranten DUIC (Utrecht) en Molenkruier (Nieuwegein), en een advertentie die in trams en bussen in Utrecht en Nieuwegein te zien was. We verstuurden een U Ned-nieuwsbrief over de inspraakperiode aan 800 abonnees, adverteerden via sociale media over de inspraak en organiseerden drie inloopbijeenkomsten in Nieuwegein en Utrecht. Om meer uitleg te geven over het voorkeursalternatief en een beeld van tracé en effecten te geven, lieten we verschillende afbeeldingen maken en een video over het tracé van het voorkeursalternatief. Tot slot zijn er verschillende stakeholdergesprekken en -bijeenkomsten met zakelijke stakeholders georganiseerd.

Iedereen was van harte welkom op de informatiebijeenkomsten. Het doel van de bijeenkomsten was het bieden van een moment waarop bewoners, ondernemers, organisaties en geïnteresseerden langs konden komen om geïnformeerd te worden over het project en het voorkeursalternatief, het proces rondom het indienen van een zienswijze en/of het direct indienen van een zienswijze.

De bijeenkomsten waren op de volgende momenten.

Dinsdag 9 juni
Tijd: 18.00 - 20.00 uur
Locatie: Pétanque Vereniging Nieuwegein, Galecopperzoom 1, Nieuwegein

Woensdag 10 juni
Tijd: 18.00 - 20.00 uur
Locatie: Krachtstation, Amerikalaan 199, Utrecht

Dinsdag 16 juni
Tijd: 18.00 - 20.00 uur
Locatie: Kanaal30, Kanaalweg 30, Utrecht

Tijdens de voorbereiding van de besluitvorming over het ontwerp voorkeursbesluit is op meerdere momenten het gesprek gevoerd met de omgeving. In 2025 is bijvoorbeeld ook gecommuniceerd over de MIRT-verkenning OV en Wonen. Toen vroegen we Nieuwegeiners en Utrechters om hun mening naar de onderzochte varianten van de Merwedelijn. Ook toen zijn er drie inloopbijeenkomsten gehouden en verschillende gesprekken met stakeholders gevoerd. Daarnaast zijn er aparte gesprekken gevoerd met professionele stakeholders. Een overzicht van de gevoerde gesprekken staat opgenomen in het participatierapport.

1.4 Commissie MER

Een verplicht onderdeel van de mer-procedure is het vragen van advies aan de Commissie mer. Deze onafhankelijke Commissie adviseert het bevoegd gezag over de Milieu Effectrapportage (MER). De Commissie heeft op 28 juli 2026 haar advies uitgebracht. De aanbevelingen van de Commissie mer zijn samengevat in hoofdstuk 2 en betrokken bij de aanpassingen van de voorkeursbeslissing en de aandachtspunten voor de planuitwerkingsfase.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is een samenvatting van de reacties gegeven. In hoofdstuk 3 is antwoord gegeven op zienswijzen die veelvuldig aan bod komen. Ook is hierbij aangegeven hoe wij zijn omgegaan met deze reacties. In hoofdstuk 4 zijn vervolgens de wijzigingen opgesomd die in de documenten zijn aangepast. In hoofdstuk 5 zijn alle zienswijzen beantwoord.

2. Samenvatting reacties

In dit hoofdstuk geven we een algemene indruk van de onderwerpen die in de zienswijzen aan bod kwamen. Het geeft geen volledig beeld van de zienswijzen. In hoofdstuk 5 zijn alle zienswijzen opgenomen en beantwoord.

In totaal zijn er 44 zienswijzen ingediend. Zienswijzen zijn ingediend door bewoners, bedrijven, maatschappelijke organisaties, overheden en belangenvertegenwoordigers. De meeste particuliere zienswijzen zijn afkomstig van bewoners van Wonderwoods en andere bewoners langs het tracé op de Europalaan. Bedrijven en organisaties die een zienswijze hebben ingediend, zijn voornamelijk gevestigd in het stationsgebied, het Beurskwartier, de Merwedekanaalzone en Stadseiland Zuid.

Het merendeel van de zienswijzen heeft betrekking op het tracé van het voorkeursalternatief tussen Utrecht Centraal en Westraven, waarbij met name de halte bij Utrecht Centraal en het tracé bij de Jaarbeursboulevard en de Europalaan veel aandacht krijgen. Een beperkt aantal zienswijzen gaat over het vervolg van de Merwedelijn richting Nieuwegein en Rijnenburg, waaronder de ligging van haltes, de passage van het Amsterdam-Rijnkanaal en de toekomstige gebiedsontwikkeling. Er zijn geen zienswijzen ingediend over het onderzochte maatregelenpakket voor USP/Oost.

Naast de formele zienswijzen zijn tijdens informatiebijeenkomsten, gesprekken met stakeholders en andere participatiemomenten reacties uit de omgeving opgehaald. Het participatierapport beschrijft het totale beeld van reacties uit de omgeving tijdens de inspraakperiode en de periode daarvoor.

2.1 Algemene indruk zienswijzen

De meeste indieners onderschrijven het belang van goede bereikbaarheid van de regio en herkennen de woningbouw- en mobiliteitsopgaven die aanleiding vormen voor de MIRT-verkenning OV en Wonen. Een deel van de indieners spreekt expliciet steun uit voor het voorkeursalternatief. Veel zienswijzen bevatten aandachtspunten, zorgen of bezwaren over de gekozen uitwerking van het project, de onderbouwing van gemaakte keuzes en de gevolgen voor de omgeving.

Een aanzienlijk deel van de kritische zienswijzen heeft betrekking op de omgeving van Wonderwoods en de Jaarbeursboulevard. Indieners vragen daarbij aandacht voor bouwrisico's, hinder tijdens de uitvoering, effecten op warmte-koudeopslagsystemen (WKO's), geluid en trillingen, de afweging van alternatieve tracés en de wijze waarop bewoners en gebruikers van het gebied zijn betrokken bij het proces.

Ook zijn er twijfels geuit over het vaststellen van een voorkeursalternatief voor het eerste deel van de Merwedelijn, terwijl andere besluiten die hiermee samenhangen zoals het doortrekken naar Rijnenburg nog niet zijn genomen. In veel zienswijzen geven indieners aandachtspunten voor de verdere uitwerking. Een aantal indieners geeft aan dat ze tot het moment van de start van de zienswijzeperiode onvoldoende bekend waren met de varianten van de Merwedelijn.

<u>Onderwerpen die terugkomen in de zienswijzen</u>

- Aandachtspunten bij de onderbouwing van het Voorkeursalternatief. Daarbij gaat het onder meer over:
    - het detailniveau van de uitwerking en de vraag of voldoende onderzoek is gedaan om risico's te kunnen beheersen;
    - de vraag of de mening van omwonenden voldoende is meegewogen in het vaststellen van het Voorkeursalternatief;
    - de keuze voor de halte Beatrixgebouw bij Utrecht CS en het toeleidende tracé;
    - de afweging tussen alternatieven, waaronder een geboorde tunnel en andere tracévarianten;
    - de samenhang tussen de Merwedelijn en de Rijnenburglijn, waarbij wordt verzocht om eerst duidelijkheid te verschaffen over het volledige tracé en de financiering daarvan alvorens een besluit te nemen;
    - de kostenraming, omgang met risico's en de wijze waarop wordt omgegaan met financiële tegenvallers;

    - de vraag of economische belangen, bijvoorbeeld van de Woonboulevard Utrecht en andere bedrijven, voldoende zijn meegewogen;
    - of het belang van de fiets voor bereikbaarheid en op specifieke locaties voldoende is afgewogen.
- Participatie en informatievoorziening. Daarbij gaat het onder meer om:
    - het moment waarop bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden zijn geïnformeerd;
    - de betrokkenheid van bewoners van Wonderwoods en andere direct belanghebbenden;
    - de vraag in hoeverre reacties uit de omgeving invloed hebben gehad op de gemaakte keuzes;
    - de transparantie van de besluitvorming en de beschikbaarheid van onderliggende onderzoeken;
    - de betrokkenheid van belanghebbenden bij de verdere uitwerking van de Merwedelijn.
- Aandachtspunten over de impact van de bouw van de Merwedelijn. Daarbij gaat het onder meer om:
    - de keuze voor een gegraven tracé (in plaats van een geboord tracé);
    - zorgen over diverse vormen van overlast voor bewoners en gebruikers van Wonderwoods;
    - langdurige en zware werkzaamheden in directe woonomgevingen, bijvoorbeeld van Merwede;
    - effecten van geluid en trillingen;
    - (verkeers)hinder door bouw van de Merwedelijn in het stationsgebied, de Jaarbeursboulevard en bedrijven in Stadseiland Zuid;
    - gebruik/exploitatie van het Beatrixtheater door de gehele of gedeeltelijke sloop van het gebouw;
    - impact op ecologie en natuur;
    - impact op de bodem, funderingen en bodemenergiesystemen (WKO's);
    - hinder in combinatie met andere bouwprojecten, zoals Merwede.
- Aandachtspunten over de impact van een operationele Merwedelijn op de omgeving. De aanleidingen hiervoor zijn divers, bijvoorbeeld:
    - geluid en trillingen van de tram in combinatie met de constructie en omliggende constructies;
    - de negatieve impact van een open verdiepte ligging op de ruimtelijke kwaliteit, fiets- en voetgangersroutes en groen;
    - de impact op (het rendement van) bodemenergiesystemen via WKO- installaties;
    - effecten op groen, verblijfskwaliteit en fiets- en voetgangersroutes;
    - sociale veiligheid bij haltes en ondergrondse voorzieningen.
- Economische belangen en bedrijfsvoering, zoals:
    - de bereikbaarheid van bedrijven, winkels, kantoren, hotels en voorzieningen;
    - gevolgen voor de bedrijfsvoering tijdens de bouwfase;
    - de balans tussen wonen, werken en voorzieningen in toekomstige gebiedsontwikkelingen;
    - de economische betekenis van bestaande functies, waaronder de Woonboulevard Utrecht;
    - de betrokkenheid van ondernemers en bedrijven bij de verdere planvorming.

Een aantal zienswijzen is gericht op aandachtspunten voor het tweede deel van de Merwedelijn. Bijvoorbeeld het wel of niet handhaven van de halte Zuilenstein in Nieuwegein en de impact op natuurontwikkelingsgebied Dwelfsloot naast de tramremise in Nieuwegein.

2.2 Samenvatting advies Commissie MER

De Commissie is van oordeel dat het MER de essentiële informatie bevat om een voorkeursbeslissing te kunnen nemen over de MIRT-verkenning OV en Wonen, waarbij het milieubelang volwaardig kan worden meegewogen. De Commissie heeft enkele aanbevelingen voor het vervolgtraject. Het gaat voornamelijk om het beter toelichten van de stap van de onderzochte alternatieven naar het voorkeursalternatief. De aanbevelingen zijn samengevat in §3.7 over aandachtspunten planuitwerking en §4.1 over wijzigingen in de voorkeursbeslissing.

3. Gebundelde reactie per onderwerp

Een aantal onderwerpen komt terug in meerdere zienswijzen. Over deze onderwerpen geven we in dit hoofdstuk een gebundelde reactie per onderwerp. Het betreft de onderbouwing van de keuze voor het voorkeursalternatief (§3.1), gesprek met de omgeving (§3.2), de keuze voor halte Beatrixgebouw en het toeleidend tracé (§3.3), WKO's (§3.4), geluid en trillingen (§3.5) en bouwperiode (§3.6). Dit hoofdstuk eindigt met aandachtspunten voor de planning- en studiefase (§3.7).

3.1 Onderbouwing van de keuze voor het Voorkeursalternatief

Zienswijze die behoren bij gebundelde reactie Onderbouwing van de keuze voor het Voorkeursalternatief				
109560332	109559905	109696870	109721512	109710179
109730532	109722300	109731454	109736782	109732001
109731106	109726152			

Detailniveau van de uitwerking
In de zienswijzen wijzen indieners op risico's over onzekerheden voor de (voorbereiding van) de aanleg van de Merwedelijn en spreken hun zorgen daarover uit. We herkennen en delen veel van de benoemde aandachtspunten en risico's. Tegelijkertijd is het van belang om te benadrukken dat het voorkeursalternatief een keuze op hoofdlijnen is. Bij de afronding van de verkenningsfase besluiten Rijk en regio welke oplossing het best passend is voor de geconstateerde opgave. In de volgende fase werken Rijk en regio het voorkeursalternatief tot in detail uit. Bij de afronding van de verkenningsfase zijn er nog risico's en onzekerheden die om een verdere uitwerking vragen in volgende fases. Dit is onderdeel van de MIRT-systematiek waarbij we van grof naar fijn werken. De technische uitwerking kan er bijvoorbeeld toe leiden dat de inpassing van het tracé in de volgende fase nog aangepast moet worden. Dat doet er tegelijkertijd niets af aan dat we nu, op basis van de beslisinformatie passend bij een MIRT-verkenning, een onderbouwde keuze maken. De Commissie MER geeft in haar advies aan dat de onderzoeken de essentiële informatie bevatten om een voorkeursbeslissing te kunnen nemen.

We realiseren ons dat het beheersen van deze risico's en zorgen impact kan hebben op de definitieve ontwerpen in de volgende fase en op de omgeving in de realisatiefase. Samen met de voorkeursbeslissing stellen Rijk en regio een plan van aanpak op hoofdlijnen voor de volgende fase vast. Rijk en regio werken dit bij de start van de volgende fase uit tot een gedetailleerde aanpak. Hierin wordt een concrete aanpak opgesteld voor verdere uitzoekvragen, het beheersen van risico's en hoe hierover het gesprek te voeren met de omgeving. Bijvoorbeeld over de impact op WKO's in het Beurskwartier, de technische inpassing van de tunnelbak bij de Jaarbeursboulevard en het Anne Frankplein, en het Beatrixgebouw.

Afgevallen varianten
Indieners stellen ook vragen over de motivering van afgevallen varianten, zoals de boortunnel. Het Verkenningenrapport en PlanMER (deel 1) en de verdiepingsfase hebben laten zien dat (gedeeltelijke) maaiveldoplossingen en viaductvarianten ruimtelijk en verkeerskundig onvoldoende oplossend vermogen en stedenbouwkundig weinig meerwaarde bieden. Daarom vallen deze varianten af. De boortunnel en de volledig verdiepte ligging dragen wel voldoende bij aan de doelen van de MIRT-verkenning OV en Wonen, maar passen beiden niet binnen het beschikbare budget. Daarom is onderzocht in hoeverre kostenoptimalisaties en/of gefaseerde aanleg van deze varianten mogelijk is. De verdiepte ligging is nu deels open en deels gesloten en, biedt mogelijkheden tot kostenoptimalisaties bij de kruising met de A12, en de mogelijkheid tot gefaseerde aanleg van het tracé in Westraven. De verdiepte ligging kan zowel met een nieuwe als de bestaande brug gecombineerd worden en biedt dus de meeste flexibiliteit voor verdere uitwerking in de volgende fase. De boortunnel biedt minder mogelijkheden tot kostenoptimalisaties en is niet te combineren met een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Ondanks de gunstigere effecten langs een groot deel van het tracé, valt de boortunnel daarom af. Als uit de planning- en studiefase echter blijkt dat de kosten van de verdiepte ligging hoger uitvallen dan nu verwacht, kan worden heroverwogen om voor een boortunnel te kiezen. Voorwaarde hierbij is dat deze bouwtechniek mogelijk is bij het tracé en de op dat moment bekende invulling van het zoekgebied.

Samenhang Rijnenburglijn
Daarnaast wijzen indieners op de samenhang tussen de Merwedelijn en de Rijnenburglijn. Hierbij wordt gewezen op de meerwaarde van de Rijnenburglijn voor de Merwedelijn, en wordt verzocht om eerst duidelijkheid te verschaffen over het volledige tracé en de financiering daarvan alvorens een besluit te nemen. Deze zorg wordt begrepen. In het voorkeursalternatief voor de Merwedelijn is nadrukkelijk rekening gehouden met wat er nodig is om de lijn in de toekomst door te trekken naar Rijnenburg. Uit onderzoek blijkt bijvoorbeeld dat op termijn een frequentie van de Merwedelijn van 24x per uur nodig is om alle gebiedsontwikkelingen, zoals Rijnenburg mogelijk te maken. Een dergelijke frequentie is alleen mogelijk met een ongelijkvloers tracé tussen Utrecht Centraal en de A12. Hierop zijn de afgewogen alternatieven afgestemd.

Het voorkeursalternatief is echter niet afhankelijk van besluitvorming over het vervolgtraject. De effecten en maatschappelijke baten van het voorkeursalternatief zijn in de MIRT-verkenning beoordeeld op basis van het tracé waarvoor in deze fase een voorkeursbeslissing wordt voorbereid. Daarbij is geen sprake van een doortrekking van de Merwedelijn richting Galecopperzoom en Rijnenburg. Het vervolgtracé kan in de toekomst leiden tot aanvullende reizigersgroei en extra maatschappelijke baten, maar is niet noodzakelijk om de positieve effecten van het nu voorliggende voorkeursalternatief te realiseren.

Voor het eerste deel van de Merwedelijn is nu budget beschikbaar. Voor het tweede deel naar Rijnenburg bereiden de financierende partijen een startbeslissing voor een nieuwe MIRT-verkenning voor. Voorafgaand hieraan wordt verder onderzocht wat vanaf de A12 de beste oplossing voor het doortrekken van de Merwedelijn naar Rijnenburg is. Over het vervolgtracé worden in deze fase dan ook geen besluiten genomen.

3.2 Gesprek met de omgeving

Zienswijze die behoren bij gebundelde reactie Gesprek met de omgeving				
109560332	109560305	109665470	109665245	109656163
109696870	109721512	109710290	109710179	109731106
109726152	109722300	109731454		

Inwoners of gebruikers van vastgoed in de directe omgeving van de Merwedelijn geven aan dat zij zich niet altijd goed geïnformeerd voelen. Hiervoor zijn verschillende redenen.

De afgelopen jaren zijn er op meerdere momenten informatieavonden gehouden voor de omgeving en gesprekken gevoerd met partijen. Daarin is vanuit het belang van de omgeving veel input geleverd, meestal vanuit een kritisch constructieve houding. Meer informatie hierover is te vinden in het participatierapport.

Het gaat om grote structurerende keuzes voor de toekomst van de stad en omgeving, tegelijkertijd zijn het ook nog besluiten op hoofdlijnen. In de gevoerde gesprekken merken we de behoefte om meer duidelijkheid te krijgen over de precieze impact, die in de volgende fase pas meer zichtbaar wordt.

Rijk en regio werken bij de start van de planning- en studiefase het omgevingsproces voor deze fase verder uit. Daarmee geven we invulling aan de omgevingsplan-procedure en de wijze waarop we bewoners, bedrijven, verenigingen en gebruikers van de openbare ruimte betrekken en informeren. Het participatiebeleid ‘Samen stad maken’ van de gemeente Utrecht is daarvoor de basis. De aandachtspunten die uit de zienswijzen op het Voorkeursalternatief naar voren zijn gekomen, vormen belangrijke input voor de invulling van het omgevingsproces.

3.3 Keuze voor halte Beatrixgebouw en toeleidend tracé

Zienswijze die behoren bij gebundelde reactie Keuze voor halte Beatrixgebouw en toeleidend tracé				
109560332	109559905	109665470	109665245	109696870
109721512	109710290	109710179	109732001	109730532
109726152	109407557	109560305	109737512	109731106
109731454				

In de zienswijzen komen vragen over waarom de halte Beatrixgebouw en het tracé via de Jaarbeursboulevard als voorkeursoptie is gekozen. De keuze voor de halte bij Utrecht Centraal is uitgebreid onderzocht in de MIRT-verkenning en was een lastige puzzel. Het gebied rond Utrecht Centraal kent weinig fysiek beschikbare ruimte en veel raakvlakken met bestaande initiatieven voor gebiedsontwikkeling. De halte dient technisch maakbaar te zijn, goed aan te sluiten op de andere ruimtelijke plannen in het stationsgebied, en zo dicht mogelijk bij alle andere vervoerswijzen te liggen om een hoge (overstap)kwaliteit van het OV te bieden. Een compacte OV-knoop met een snelle en prettige overstap op trein, tram, bus of fiets is immers erg belangrijk voor de reiziger. De locatie van de halte bij Utrecht Centraal is daarom cruciaal voor de functionaliteit en het succes van de Merwedelijn, en voor de stationsomgeving als geheel.

Welke stappen we hebben gezet om te komen tot een voorkeur
In de beoordelingsfase (2022-2024, zie ook Verkenningenrapport en PlanMER deel 1 voor meer toelichting), zijn 4 verschillende halteopties bij Utrecht Centraal onderzocht. Aan het eind van deze fase is geconcludeerd dat bij Utrecht Centraal een ‘compacte knoop’ vanwege het doelbereik noodzakelijk is. Dit betekent dat de halte dicht bij het trein- en busstation moet liggen. De opties ‘C - Graadt van Roggeweg’ en ‘D - Croeselaan’ liggen te ver weg van het station en voldoen niet aan het gewenste doelbereik. Maar ook is in de beoordelingsfase geconstateerd dat er nog geen complete oplossing is gevonden die zowel binnen het budget valt, maakbaar is en voldoende doelbereik heeft. In mei 2024 is door Rijk en regio daarom besloten dat er als tussenstap een verdiepingsfase nodig is om tot een haalbaar voorkeursalternatief te komen.

In het Verkenningenrapport en PlanMER deel 2 is op hoofdlijnen beschreven hoe de afweging over de locatie van de halte bij Utrecht Centraal vanaf de verdiepingsfase is gemaakt (hfst 2.6, 2.7 en 2.8). In het rapport zijn de mogelijke oplossingen en de gemaakte afweging bij de keuze tussen die oplossingen beschreven. In onderliggende rapporten is deze afweging in meer detail uitgewerkt. Omdat we in meerdere zienswijzen merken dat er behoefte is aan meer toelichting en detailinformatie over de keuze voor de halte bij Utrecht Centraal publiceren we gelijktijdig met deze nota van antwoord ook de volgende onderliggende rapporten uit de Verdiepingsfase:

- Ontwerpverantwoording, onderdeel compacte knoop Utrecht Centraal (april 2025).
- Effectbeoordeling, onderdeel compacte knoop Utrecht Centraal (april 2025).
- Rapportage definitiefase - verdiepingsfase - cluster knoop Utrecht Centraal (2025).
- Ontwerpverantwoording, onderdeel Tracé (april 2025).
- Beoordelingsfase van Anne Frankplein naar Nieuwegein, onderdeel Tracé (april 2025).

Hieronder wordt het onderzoek en ontwerpproces in de verdiepingsfase voor de halte bij Utrecht Centraal verder toegelicht.

Stappen in de verdiepingsfase

1. In de verdiepingsfase is gestart met een creatieve fase waarin alle mogelijke oplossingsrichtingen zijn verzameld.
2. Vervolgens is bepaald welke oplossingen kansrijk zijn.
3. In een analyse is verder getrechterd naar de vier best scorende varianten.
4. Voor deze vier varianten is een volledig schetsontwerp gemaakt in combinatie met het tracé richting Nieuwegein.
5. De vier varianten zijn uitgebreid beoordeeld en aan de omgeving voorgelegd.

6. Op basis van deze beoordeling is de voorkeursoptie van de knoop in combinatie met het tracé gekozen.

Toelichting op alle stappen

1. Creatieve fase

In een creatieve fase zijn, naast de verkende haltelocaties uit de beoordelingsfase, ook nieuwe oplossingen bedacht. Deze nieuwe oplossingen waren mogelijk, omdat sommige uitgangspunten zijn losgelaten. Er zijn in totaal 25 varianten onderzocht (zie 'Rapportage definitiefase - verdiepingsfase - cluster knoop Utrecht Centraal (2025)' voor een toelichting hiervan). De conclusie dat een compacte knoop noodzakelijk is werd ook in deze verdiepingsfase onderschreven. Een tracé via de Graadt van Roggenweg, ofwel via de Van Zijstweg/ Croeselaan, leidt niet tot een haltelocatie dicht genoeg bij de OV-terminal, waarmee bevestigd is dat opties C en D niet voldoen aan het gewenste doelbereik.

Het aantal mogelijke tracéopties per halteopties bij Utrecht Centraal was in alle gevallen zeer beperkt. Er is wel naar verschillende tracéopties per haltevariant gekeken maar vaak is maar één toeleidend tracé mogelijk binnen de uitgangspunten. Ter illustratie twee voorbeelden:

- Een cut-and-cover (gegraven) tracé via Van Zijstweg/Croeselaan is onderzocht in combinatie met de halte Knooppassage. Deze optie bleek niet mogelijk vanwege de krappe boogstralen en niet kansrijk vanwege het effect op doelbereik van de Merwedelijn als gevolg van de bijbehorende langere reistijd. De halte Knooppassage is daarom alleen te combineren met een boortunnel onder het Jaarbeursterrein en Beurskwartier door.
- Voor de haltelocatie Beatrixgebouw is door de benodigde boogstralen in combinatie met het benodigde wisselcomplex nabij de halte het niet mogelijk om een andere routering te kiezen dan onder de Jaarbeursboulevard.

2. Kansrijke oplossingsrichtingen

Van de 25 oplossingen zijn er 9 als meest kansrijk benoemd. Deze trechtering is gedaan op basis van een beoordeling op hoofdlijnen voor technische maakbaarheid, kwaliteit OV en ruimtelijke inpassing en de beschikbaarheid van betere varianten (zie 'Rapportage definitiefase - verdiepingsfase - cluster knoop Utrecht Centraal (2025)' voor een toelichting hiervan).

3. Selecteren van vier varianten

Om vervolgens naar vier meest kansrijke oplossingen te komen zijn de negen oplossingen middels een multi-criteria analyse afgewogen op de volgende aspecten:

- Technische inpassing
- Kwaliteit OV en overstap
- Inpassing stationsgebied
- Toekomstvastheid
- Kosten

Omdat een samenhangende keuze met de verschillende tracéopties gemaakt moest worden, is er naast bovenstaande aspecten rekening gehouden met dat alle hoogteliggingen van het tracé (viaduct, gegraven, geboord) op minimaal één van de haltelocaties is aan te sluiten. Als voorbeeld de afweging die hierbij voor de halte aansluitend op een gegraven tracé is gemaakt (omdat deze uiteindelijk als Voorkeursoplossing is gekozen):

- Bij de 9 kansrijke varianten zaten 7 mogelijke haltes die aangesloten konden worden op een geboord tracé, 2 mogelijke haltes op een gegraven tracé en 1 mogelijke halte voor een viaduct.
- De 2 mogelijke haltes voor een gegraven tracé zijn de halte Beatrixgebouw en de halte Croeselaan.
- De halte Beatrixgebouw scoort beter op 'kwaliteit OV en overstap' en op 'inpassing stationsgebied'.
- De halte Croeselaan scoort beter op 'technische inpassing' en 'kosten'.
- Omdat de halte Beatrixgebouw overall beter scoort en omdat in de beoordelingsfase voor de halteoptie Croeselaan al was geconcludeerd dat deze onvoldoende doelbereik had, is de halte Beatrixgebouw een meer kansrijke oplossing. Daarom is deze als meest kansrijke halte voor een gegraven tracé verder uitgewerkt.

Als laatste is er in deze trechterstap rekening gehouden met een spreiding van de vier meest kansrijke varianten op kosten (zowel kostbare als minder kostbare oplossingen), omdat er parallel een gesprek over het budget is gevoerd.

Een beschrijving van de 25 varianten en een verdere toelichting van de afweging om eerst tot 9 en daarna 4 varianten te komen is beschreven in “Ontwerpverantwoording, onderdeel compacte knoop Utrecht Centraal” (april 2025), en “Effectbeoordeling, onderdeel knoop Utrecht Centraal” (april 2025) en ‘Rapportage definitiefase - verdiepingsfase - cluster knoop Utrecht Centraal (2025)’.

4. Beoordelen van vier varianten

De vier best scorende varianten uit de analyse zijn vervolgens verder verdiept op maakbaarheid, risico’s, ruimtelijke kwaliteit, doelbereik, etc. Deze 4 varianten voor de stationshalte en toeleidend tracé zijn vervolgens samengevoegd met de verschillende varianten voor het vervolg van het tracé van Anne Frankplein tot Westraven tot 4 integrale onderzoeksvarianten voor de Verdiepingsfase. In het Verkenningenrapport en PlanMER deel 2, § 2.7.4 tot en met § 2.7.7 en § 2.8 is beschreven hoe de vier integrale onderzoeksvarianten uit de Verdiepingsfase zijn beoordeeld. Deze beoordeling en de afweging daarna zijn voor de onderzoeksvarianten als geheel gedaan, dus voor het gehele tracé van Utrecht Centraal tot Westraven, inclusief de halte bij Utrecht Centraal.

Op basis van deze integrale beoordeling is gekozen om de verdiepte ligging via de Jaarbeursboulevard inclusief halte Beatrixgebouw op te nemen in het Voorkeursalternatief.

3.4 Omgang met WKO’s

Zienswijze die behoren bij gebundelde reactie Omgang met WKO’s				
109560332	109559905	109665470	109665245	109696870
109721512	109710290	109710179	109732564	109730532
109732001	109731454			

De indieners uiten zorgen over de relatie tussen de aanleg van de tramlijn en de aanwezigheid van WKO’s in het gebied. In de planning- en studiefase wordt per WKO-bron onderzocht wat de huidige werking is, hoe de bron samenhangt met andere bronnen in het gebied en welke effecten de aanleg en aanwezigheid van de Merwedelijn kunnen hebben. Hiervoor wordt onder meer gebruik gemaakt van een grondwatermodel. Op basis daarvan wordt per bron bepaald welke mitigerende maatregelen nodig en mogelijk zijn. Dit kan bijvoorbeeld gaan om het inpassen of verplaatsen van bronnen, het aanpassen van het ontwerp of de uitvoeringsmethode, het beperken van beïnvloeding van de grondwaterstroming en het monitoren van de werking van de WKO-systemen tijdens en na de uitvoering.

Als uit de nadere uitwerking blijkt dat effecten op een WKO-systeem niet volledig kunnen worden voorkomen, wordt per situatie onderzocht hoe dit kan worden opgelost of gecompenseerd. Dit gebeurt in overleg met de betrokken eigenaren, beheerders en bevoegde gezagen. Het uitgangspunt is dat de werking van bestaande voorzieningen zo goed mogelijk wordt geborgd en dat eventuele nadelige gevolgen tijdig worden onderkend en dat voor een passende oplossing wordt gezorgd.

3.5 Geluid en trillingen

Zienswijze die behoren bij gebundelde reactie Geluid en Trillingen				
109560332	109726152	109560305	109559905	109665470
109665245	109696870	109721512	109710290	109710179
109732001	109731106	109730532		

De indieners uiten zorgen over geluid- en trillinghinder, zowel tijdens de bouw als in de gebruiksfase. Wij herkennen deze zorgen en constateren dit ook in de milieueffectonderzoeken. In de planning- en studiefase worden deze effecten nader gedetailleerd en worden specifieke maatregelen uitgewerkt. Bij het bepalen van maatregelen wordt gewerkt volgens de gebruikelijke voorkeursvolgorde: eerst wordt gekeken naar maatregelen aan de bron, vervolgens naar maatregelen in de overdracht en pas daarna naar maatregelen bij de ontvanger. Daarmee wordt geluid- en trillinghinder zoveel mogelijk voorkomen of beperkt voordat aanvullende maatregelen aan gebouwen aan de orde zijn.

Mogelijke maatregelen om geluid te reduceren
Voorbeelden van geluidsreducerende maatregelen in de bouwfase zijn:

- Geluidsarme apparatuur
- Mobiele geluidschermen
- Strategische fasering van de werkplanning
- Geluidmonitoring
- Goede communicatie naar omwonenden

Het toepassen van geluidsreducerende maatregelen in de exploitatiefase is mogelijk door bijvoorbeeld in de open delen van de ondergrondse ligging geluidsabsorberend materiaal toe te passen in de tunnelbakwanden om geluidreflecties te voorkomen. Er zijn ook maatregelen mogelijk voor de tram zelf, zoals wieldempers, top-of-rail of flenssmering vanuit de tram.

Daar waar de tram ondergronds en overdekt wordt aangelegd speelt geluid van de trambaan geen rol.

Mogelijke maatregelen om trillingen te reduceren
Voorbeelden van trillingsreducerende maatregelen in de bouwfase zijn:

- Het voorboren van de damwanden
- Fluïderen tijdens het intrillen
- Damwanden drukken in plaats van trillen
- Het toepassen van diepwanden, jetgroutwanden of Mixed-In-Place wanden in plaats van damwanden
- Het toepassen van een alternatief paalsysteem zoals geboorde palen of schroefpalen in plaats van inheien van funderingspalen.

Het toepassen van trillingsreducerende maatregelen in de exploitatiefase is mogelijk door bijvoorbeeld aanpassingen in de bovenbouwconstructie van de tramlijn, zoals:

- Slappe beddingsplaatjes/ slappe loper onder ingegoten spoor
- Undersleeper pads
- Ballastmatten
- Floating slab track

3.6 Bouwperiode van de Merwedelijn

Zienswijze die behoren bij gebundelde reactie Bouwperiode van de Merwedelijn				
109560332	109665470	109665245	109696870	109721512
109710179	109732001	109731106	109730653	109730532
109726152	109722300	109710290	109618251	109731454

Indieners geven aan zorgen te hebben voor de bereikbaarheid en hinder tijdens de bouwperiode langs het tracé. Volgens indieners is er onvoldoende zichtbaar gemaakt wat de bouwwerkzaamheden betekenen voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. Onderkend wordt dat langdurige werkzaamheden gevolgen kunnen hebben voor de omgeving. Bij een project van deze omvang zijn tijdelijke afsluitingen, omleidingen en beperkingen voor verschillende vervoerswijzen niet volledig te voorkomen. Daarom is in de verkenningsfase onderzoek gedaan naar de uitvoeringshinder op verkeer en ruimte. In de verkenningsfase is echter nog geen tot beperkte informatie beschikbaar over de constructieve uitwerking van verschillende maatregelen. Daarnaast zijn er nog vele keuzes te maken in de wijze van uitvoering. Voor de totale realisatieduur van het project is gedurende die gehele periode niet overal sprake van dezelfde mate van hinder. Werkzaamheden worden gefaseerd uitgevoerd en verschillen per locatie en fase in aard, omvang en intensiteit.

In de plannings- en studiefase worden de effecten van de aanlegwerkzaamheden nader uitgewerkt en wordt bezien welke maatregelen kunnen worden getroffen om de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid tijdens de uitvoering zoveel mogelijk te waarborgen. Hierbij worden alle belangen (onder andere voor eigenaren, gebruikers en ondernemers) in beeld gebracht en waar nodig passende maatregelen getroffen.

Na de plannings- en studiefase wordt in de voorbereiding op de uitvoering een BLVC-plan opgesteld. Het BLVC-plan wordt altijd afgestemd met nood- en hulpdiensten, de gemeente en stakeholders. BLVC staat voor Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie. Hierin wordt gekeken naar:

- Bereikbaarheid: Hoe blijft de buurt (woningen en voorzieningen) bereikbaar voor fietsers, voetgangers, auto en nood-/hulpdiensten?
- Leefbaarheid: Welke maatregelen zijn nodig om hinder te beperken? Denk aan beperkingen voor geluid, stof, trillingen en werktijden.
- Veiligheid: Hoe blijft de bouwplaats veilig voor voorbijgangers en bewoners? Denk aan goede afzettingen en veilige looppaden.
- Communicatie: Hoe worden bewoners en belanghebbenden betrokken? Denk aan bewonersbrieven, informatieavonden en een vast aanspreekpunt.

3.7 Aandachtspunten voor de planning- en studiefase

Indieners vragen in de zienswijzen aandacht voor de verdere uitwerking van een aantal onderwerpen in de volgende fase, de planning- en studiefase. Deze onderwerpen laten we terugkomen in het gedetailleerde plan van aanpak. Het gaat dan bijvoorbeeld om de volgende onderwerpen:

- Onderwerpen waar de indieners bezorgd over zijn (zie hierboven).
- Heldere en bindende afspraken met belanghebbenden uit de omgeving.
- De samenhang met het tweede deel van de Merwedelijn, (tempo van) gebiedsontwikkeling en de (auto)bereikbaarheid.
- Wens om een toekomstige doortrekking van de Merwedelijn naar de binnenstadsas mogelijk te maken.
- Bepalen van het aantal haltes en de inpassing ervan tussen Utrecht Centraal en Europaplein.
- Mogelijk maken van toekomstige uitbreidingen van het spoornetwerk en het spoorverkeer niet te beperken.
- In de uitwerking van het beoordelingskader is aandacht voor:
    - Sociale veiligheid voor fietsers en voetgangers.
    - Sociale veiligheid van de haltes.
    - Beleving van de openbare ruimte, bijvoorbeeld op ooghoogte.
    - Transfercapaciteit voor treinreizigers op Utrecht Centraal.
    - Veiligheid van het spoornetwerk.
    - Impact bouwverkeer voor de Merwedelijn op de bedrijfsvoering van bedrijven in de omgeving.
- Duidelijkheid over omgang met eventuele planschade en/of nadeel door de tram.
- Gedetailleerde analyse naar boven- en ondergrondse raakvlakken.
- Bouwfasering in combinatie met andere projecten.

Ook vragen indieners van zienswijzen om een samenwerking met de omgeving:

- Gebouweigenaren, beleggers, woningcorporaties, mobiliteitsbedrijf Merwede en de (binnenkort op te richten) gebiedsvereniging Merwede.
- Gebruikers Beatrixtheater.

De Commissie MER adviseert om in de volgende fase rekening te houden met de volgende aandachtspunten:

- Brede invulling van toekomstvastheid overwegen. Denk daarbij aan woningbouwtempo's, veranderingen in mobiliteitsgedrag, afwijkende reizigersgroei en ontwikkelingen rond Utrecht Centraal, het USP en Stadseiland Zuid.
- De referentiesituatie voor het verkeersmodel betreft de verwachte situatie in 2040. Deze situatie vormt de basis om de effecten van maatregelen te vergelijken. De Commissie MER beveelt aan om in het project-MER de rol van Rijnenburg in de referentie- en gevoeligheidsanalyses explicieter toe te lichten.
- Werk de rol van Utrecht Centraal als systeemknoop uit. Onderzoek de kwaliteit van overstappen naar andere vervoersmiddelen en het functioneren van de knoop als geheel in samenhang met het regionale en landelijke mobiliteitssysteem.
- Besteed expliciet aandacht aan de inpassing van de Merwedelijn in het bredere mobiliteitssysteem, waaronder de aansluiting op het fietsnetwerk en de kwaliteit van de openbare ruimte rond haltes.
- De MIRT-verkenning richt zich op maatregelen voor lopen, fiets en OV. De maatregelen voor lopen wordt in vergelijking tot fiets en OV weinig beschreven. Onderzoek deze maatregelen en breng ze beter in beeld.
- Werk uit waar voor de aanlegfase zwaar en specialistisch materieel nodig is en neem dit mee in de kwantitatieve berekeningen voor het effect op natuur.
- Breng de milieueffecten op het werelderfgoed in beeld.
- Ontwerp zorgvuldig de open delen van de verdiepte ligging vanwege de impact op ruimtelijke kwaliteit.

4. Wijzigingen in documenten

4.1 Voorkeursbeslissing en Verkenningenrapport en PlanMER

De Ontwerp Voorkeursbeslissing is het formele document waarin het VKA wordt beschreven en gemotiveerd. Dit document vormt één geheel met de bijbehorende Verkenningenrapportages, inclusief PlanMER. Het advies van de Commissie mer is dat het Verkenningenrapport en de MER passend zijn voor deze fase. We delen dit advies en hebben bijna alle vragen beantwoord op basis van de beschikbare rapporten.

In het Verkenningenrapport en PlanMER staan toelichtingen die indieners van zienswijzen en/of de Commissie mer graag in de voorkeursbeslissing terugzien. We herkennen dat dit essentiële onderwerpen zijn en het de leesbaarheid verbetert als deze onderwerpen beschreven staan in de voorkeursbeslissing. Daarom hebben we een aantal onderwerpen hieraan toegevoegd:

- Een indiener vraagt om het ontbreken van de fiets in de ontwerp voorkeursbeslissing te herstellen. In de voorkeursbeslissing voegen we de maatregelen voor fiets op hoofdlijnen toe.
- Het is minder goed inzichtelijk hoe de onderzochte maatregelen bijdragen aan het doel van het project om de bereikbaarheid van USP te verbeteren. De Commissie mer beveelt daarom aan om een extra toelichting te geven waarom maatregelen gericht op deze doelstelling geen onderdeel zijn van het voorkeursalternatief.
- De variant met de geboorde tunnelvariant scoort relatief gunstig op zowel doelbereik als investeringskosten. De Commissie mer verzoekt om explicieter toe te lichten waarom deze is afgevallen.
- De Commissie mer constateert dat de belangrijkste keuzes, onderzoeken en resultaten goed toegankelijk zijn voor een breed publiek. Wel beveelt de commissie aan om in de voorkeursbeslissing goed toe te lichten wat het voorkeursalternatief precies inhoudt en welke stappen in het besluitvormingsproces hebben geleid tot de keuze voor dit alternatief.

We signaleren dat onderliggende rapportages uit de verdiepingsfase helpen voor aanvullende onderbouwing voor keuzes in het stationsgebied. Deze rapporten maken we daarom samen met deze nota van antwoord openbaar. Daarmee zijn de rapporten ook formeel onderdeel van de beslisinformatie van de MIRT-verkenning OV en Wonen en later van de projectbeslissing.

4.2 Aanpassingen samenvatting

Uit de reacties maken we op dat het voor een aantal onderwerpen helpt om in de samenvatting meer informatie op te nemen. Het gaat om de volgende onderwerpen die we hebben toegevoegd:

- Hoe we meningen van mensen hebben opgehaald en wat we daarmee hebben gedaan.
- Vooruitblik naar de volgende fase: hoe we zorgen voor samenhang tussen de Merwedelijn en gebiedsontwikkelingen.
- Hoe we de keuze hebben gemaakt voor graven in plaats van boren.
- Welke opties we in de volgende fase in ieder geval willen verkennen voor het verminderen van hinder tijdens de bouw en exploitatie van de tram.

5. Antwoorden per zienswijze

Rij	# zienswijze	Zienswijze	Antwoord
2	109221282	Indiener is van mening dat bouwen in Stadseiland Zuid en Westraven onlogisch is. Het is beter om de winkel/werk locatie die nu langs de snelweg ligt te behouden. Voor wonen langs de weg is dit gebied totaal ongeschikt.	De regio Utrecht is door de centrale ligging economische krachtig en gewild als woon- en werkplek. Om ervoor te zorgen dat ook toekomstige generaties in Utrecht kunnen wonen en niet over grote afstanden naar hun werk moeten reizen, worden er in de komende decennia veel nieuwe woningen en arbeidsplaatsen gerealiseerd. In Groot Merwede Rijnenburg is potentie voor 63.000 - 75.000 extra woningen en 33.000 - 45.000 arbeidsplaatsen. Groot Merwede bestaat uit verschillende ontwikkelgebieden gelegen tussen Utrecht Centraal en Nieuwegein. Het gaat o.a. om Beurskwartier, Merwedekanaalzone, Stadseiland-Zuid, Papendorp, Galecopperzoom en Nieuwegein City. Voor Stadseiland Zuid, waar ook Westraven deel van uit maakt, is een hoogstedelijk woon-werkgebied voorzien. Hiermee ontstaat een logische stedelijke aanhechting tussen de bestaande stad en de al lopende ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone en later via de Galecopperzoom naar Rijnenburg met de Merwedelijn als verbindende schakel. In 2022 hebben rijk en regio afgesproken om een multimodaal MIRT-onderzoek uit te voeren naar de condities voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de A12-zone (waaronder Stadseiland Zuid), in samenhang met Rijnenburg, en de bereikbaarheidsopgave van de gebieden en de regio. Uit het MIRT Onderzoek blijkt dat het voorstelbaar, haalbaar en wenselijk is om in Stadseiland Zuid en de andere deelgebieden woningen te realiseren, mits de juiste condities worden getroffen. Zie hierover meer op de website van U Ned. Eén van die condities is een goede OV-ontsluiting van de A12-zone en Rijnenburg. Dit voorkomt een verdere belasting van het wegennet zoveel mogelijk; en andersom ontstaat met de ontwikkeling van de A12-zone en Rijnenburg meer draagvlak voor de schaalsprong naar een metropolitaan netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer, met de aanleg van de Merwedelijn als eerste stap. Voor deze wisselwerking zijn meerdere tracés bestudeerd, zo ook op een Papendorplijn. Dit alternatief, dat dezelfde kwaliteit als de Merwedelijn moet bieden, is echter duurder en heeft een beperkter bereik. Daarom is uit de MIRT Verkenning het voorliggende tramtracé gekomen. Hiermee wordt invulling gegeven aan één van de condities voor verstedelijking, namelijk de bereikbaarheid per openbaar vervoer. Naast bereikbaarheid per openbaar vervoer moeten voor de ontwikkeling van Stadseiland Zuid ook andere condities worden ingevuld. De verdere uitwerking hiervan vindt plaats binnen de planontwikkeling van het gebied.
3	109221282	Indiener stelt voor om een metro te trekken van Rijnenburg, over Papendorp (waar ook de P&R voor autoluw Merwede ligt), naar Kanaleneiland (halte winkelcentrum waar extra nieuwbouw komt) door naar Merwede, halte bij Vaartsche Rijn (want CS wordt al te druk belast) en door naar USP.	Het voorkeursalternatief van de Merwedelijn vormt de eerste stap in de beoogde schaalsprong van het openbaar vervoer in de regio. Met een tracé via de Europalaan biedt dit alternatief een oplossing voor de verwachte groei van het aantal reizigers vanuit Utrecht Zuid en Nieuwegein en zorgt het voor een goede ontsluiting van de bestaande en geplande woningbouwlocaties. Utrecht Centraal is en blijft een belangrijk openbaarvervoerknooppunt met uitgebreide reismogelijkheden per trein, tram en bus. Door de nieuwe ontwikkellocaties hierop aan te sluiten, wordt de bereikbaarheid van zowel de nieuwe als de bestaande woon- en werkgebieden versterkt. Daarnaast beperkt de Merwedelijn de noodzaak tot verdere groei van het aantal busverbindingen van en naar Utrecht Centraal, waardoor het de verdere overbelasting rondom Utrecht Centraal voorkomt. In de MIRT-verkenning zijn verschillende tracévarianten beschouwd. Daarbij is geconstateerd dat Papendorp al beschikt over een hoogwaardige openbaarvervoerverbinding in de vorm van een vrijliggende busbaan met frequent (regionaal) busvervoer van en naar Utrecht Centraal. Hierdoor is de meerwaarde van railvervoer hier beperkt. Voor de verdere ontwikkeling van de Galecopperzoom en Rijnenburg vormt de Merwedelijn, met een ongelijkvloers en betrouwbaar tracé, een toekomstvaste basis die kan worden doorgetrokken tegen relatief beperkte meerkosten. Uit de kostenramingen die zijn opgesteld in het onderzoek ‘MIRT-onderzoek A12-zone in samenhang met Rijnenburg’ blijkt dat ook een hoogwaardige verbinding van Utrecht Centraal via Papendorp naar Rijnenburg een substantiële investering van meerdere miljarden euro's vergt. Daarnaast zijn dan nog aanvullende investeringen in Utrecht Zuid en voor de ontsluiting van de Galecopperzoom noodzakelijk.
4	109416515	Indiener heeft geen opmerkingen op de voorkeursoplossing betreffende de Merwedelijn. Indiener heeft suggesties voor het vervolg van het proces betreffende het voorkomen van overbelasting van Utrecht Centraal.	De steun voor het voorkeursalternatief wordt gewaardeerd. Ook is kennisgenomen van de suggesties voor de verdere ontwikkeling van het openbaarvervoernetwerk ter voorkoming van overbelasting van Utrecht Centraal. Deze suggesties hebben geen betrekking op de voorliggende voorkeursbeslissing en leiden daarom niet tot aanpassing daarvan.
5	109408462	Indiener stelt voor om te onderzoeken hoe de huidige tramlijn langs Kanaleneiland gebruikt kan worden als alternatief voor de aanleg van de Merwedelijn.	De mogelijkheid om gebruik te maken van de huidige tramroute is in een eerdere fase beschouwd. Daarbij is vastgesteld dat de huidige tramroute via Kanaleneiland langer is dan het tracé via de Europalaan. Dit betekent een

			langere reistijd tussen Utrecht Centraal en het zuiden van Utrecht en Nieuwegein. Daarnaast zijn voor de benodigde hogere frequenties ook op deze route aanvullende infrastructurele maatregelen nodig, waaronder een gedeeltelijk ongelijkvloers tracé. Dit vergt eveneens omvangrijke investeringen. Tevens zorgt de ligging van de halte Utrecht Jaarbeursplein, relatief ver gelegen van het treinstation, voor extra reistijd ten opzichte van een nieuwe halte bij het Beatrixgebouw. De extra reistijd zorgt ervoor dat de tram dan minder aantrekkelijk is voor de (nieuwe) bewoners van het zuiden van Utrecht en Nieuwegein en er ook minder gebruik van gemaakt gaat worden. Verder ontsluit de bestaande tramlijn grote delen van de Merwedekanaalzone niet, waardoor de bereikbaarheid van deze ontwikkellocaties beperkter is dan bij het voorkeursalternatief. Op grond van deze afweging is gekozen voor het tracé van de Merwedelijn via de Europalaan. De bestaande tramlijn via Kanaleneiland blijft behouden naast de Merwedelijn, waardoor ook Kanaleneiland goed bereikbaar blijft.
6	109407557	Indiener geeft aan dat een mogelijke doortrekking van de lijn als binnenstadsas dient te worden meegenomen als eis in het vervolg van het onderzoek, zodat doortrekking in de toekomst mogelijk blijft.	Een mogelijke toekomstige doortrekking van de lijn als binnenstadsas is als toekomstscenario betrokken bij de beoordeling van de toekomstvastheid van de verschillende alternatieven. De wijze waarop een eventuele toekomstige doorkoppeling kan worden gerealiseerd, maakt geen onderdeel uit van de voorkeursbeslissing. In de vervolgfase wordt het ontwerp verder uitgewerkt. Er zijn verschillende denkbare ontwerpaanpassingen die in een vervolgfase onderzocht worden, zoals een gedraaide oriëntatie van de eindhalte of een ontwerp met minder perronsporen, zodat meer ruimte ontstaat voor de aansluiting op een mogelijk toekomstige boortunnel richting de binnenstad. Dit zal in de volgende fase verder worden onderzocht.
7	109407557	Indiener stelt voor om tussen Utrecht en Kanaleneiland Zuid 1 halte bij kruispunt Kon. Wilhelminalaan/ Europalaan en 1 halte op de plek van bushalte Europaplein Noord te realiseren. Eerstgenoemde halte is goed bereikbaar voor gehele Nieuwe Defensie en het Noordelijke deel van Merwede. De andere halte is goed bereikbaar voor de rest van Merwede.	De locaties van de halte(s) tussen het Europaplein en Utrecht Centraal zijn nog niet definitief en worden in een volgende fase verder uitgewerkt. Hierbij wordt gestreefd naar het bedienen van zoveel mogelijk potentiële reizigers binnen een zo korte mogelijk afstand van de verschillende haltes en een goede verdeling op de lijn. Een halte vraagt meer ruimte dan alleen tramsporen, er moet dan per locatie ook goed gekeken worden naar de inpasbaarheid van een halte. Daarnaast hangt de keuze voor het aantal en de ligging van de haltes mede af van de keuze voor het veiligheidsconcept. Dit wordt in de volgende fase verder uitgewerkt.
8	109407557	Indiener geeft aan dat een voetgangerstunnel onder de eindhalte bij Utrecht Centraal essentieel is in het plan. Zonder de tunnel wordt een overstap of een wandeling naar het centrum onnodig omslachtig.	De halte Beatrixgebouw krijgt directe verbindingen met de OV-terminal en het busstation Jaarbeurszijde, en via deze routes ook naar de binnenstad van Utrecht. Er is geen nieuwe voetgangerstunnel direct naar de binnenstad voorzien. In de volgende fase zal verder onderzoek worden gedaan naar de voetgangersstromen en de benodigde maatregelen rondom de nieuwe tramhalte.
9	109348213	Indiener geeft aan dat uit een eerdere enquête gevraagd is naar de mening van inwoners en dat uit de enquête is gebleken dat de tramhalte Zuilenstein behouden zou moeten blijven. Dit omdat inwoners van de wijk Zuilenstein, scholieren en bezoekers van gebouwen op de Blokhoeve gebruik maken van deze halte. Verplaatsing van de halte voorbij het Shell station aan de A.C. Verhoefweg zou betekenen dat de halte in een soort niemandsland zou belanden.	Uit de enquête in 2025 kwam naar voren dat de meningen verdeeld zijn over de meest wenselijke route in Nieuwegein. Sommige respondenten zien kansen voor meer groen en minder geluidsoverlast. Anderen zien het als nadeel dat de bestaande halte Zuilenstein wordt verplaatst. De route in Nieuwegein is onderdeel van het tweede deel van de Merwedelijn. In het vervolgproces voor het tweede deel van de lijn moet nog een keuze gemaakt worden over de passage van het Amsterdam Rijnkanaal en daarmee ook de toekomst van de tramhalte Zuilenstein. Deze keuze wordt gemaakt op diverse gronden zoals de woningbouwopgave, reistijd, tramexploitatie, technische maakbaarheid en toegankelijkheid.
10	109327190	Indiener is van mening dat de stad lelijk wordt als er een betonnen bak wordt gemaakt bij de Merwedekanaalzone. Indiener stelt dat de Merwedelijn alleen een verbetering is als de bak (groen) wordt afgedekt.	De zorg van de indiener wordt herkend. Een volledig dichte tunnel biedt meer mogelijkheden voor een groene inrichting van de openbare ruimte dan een deels open constructie. Een volledig dichte tunnel is echter niet realiseerbaar binnen het beschikbare budget. De gekozen combinatie van een deels overdekte en deels open verdiepte ligging is het resultaat van een integrale afweging, waarbij is gezocht naar een balans tussen ruimtelijke kwaliteit, kosten, bereikbaarheid en uitvoerbaarheid. In de verdere planuitwerking wordt nadrukkelijk gezocht om tot een zo goed mogelijk ruimtelijke inpassing te komen
11	109327183	Indiener is van mening dat de stad lelijk wordt als er een betonnen bak wordt gemaakt bij de Merwedekanaalzone. Indiener stelt dat de Merwedelijn alleen een verbetering is als de bak (groen) wordt afgedekt.	Antwoord is hetzelfde als rij 10
12	109221282	Indiener stelt dat het nuttig is om te onderzoeken of er een metro van Rijnenburg, via Papendorp, Kanaleneiland, Merwede naar station Vaartsche Rijn en USP kan worden gerealiseerd. Mede omdat Stadseiland Zuid ontwikkelen niet realistisch is. Een metro is comfortabeler en betrouwbaarder dan trams. Het tracé is veel goedkoper en ondergronds waardoor de stad er geen last van heeft.	Antwoord is hetzelfde als rij 3
14	109578646	Indiener geeft aan dat het voor de leefbaarheid rond het Europaplein beter is om de tramlijnen bij het Europaplein ook te overdekken om geluidsoverlast te beperken. Door de tramlijnen te overdekken kan het	De zorg van de indiener wordt herkend. Een volledig dichte tunnel biedt meer mogelijkheden voor een groene inrichting van de openbare ruimte en leidt tot minder omgevingsgeluid dan een deels open constructie. Een volledig dichte tunnel is niet realiseerbaar binnen het beschikbare budget. De gekozen combinatie van een deels overdekte en

		groen dat nu in het midden van de rotonde staat worden behouden. Dit is beter voor de luchtkwaliteit en aanwezige bomen absorberen geluid van ander verkeer.	deels open verdiepte ligging is het resultaat van een afweging, waarbij is gezocht naar een balans tussen ruimtelijke kwaliteit, geluid/trillingen, kosten, bereikbaarheid en uitvoerbaarheid. In de verdere planuitwerking wordt nadrukkelijk gezocht om tot een zo goed mogelijk ruimtelijke inpassing te komen. In de planning- en studiefase is de reductie van geluid een belangrijk aandachtspunt.
15	109560332	Indiener stelt dat bewoners van Wonderwoods pas zeer laat zijn geïnformeerd over het voornemen om een tram onder de Jaarbeursboulevard aan te leggen. Het participatietraject heeft daarmee nagelaten de (toekomstige) bewoners van het Beurskwartier tijdig en adequaat te betrekken. Tot mei 2026 is er geen enkele vorm van participatie of communicatie richting mij en mijn medebewoners geweest, ondanks ons directe belang bij de besluitvorming.	De MIRT verkenning is in 2020 gestart. In de eerste fase van de verkenning zijn veel verschillende tracés en halteopties onderzocht. Omdat op dat moment nog veel alternatieven werden verkend en nog niet duidelijk was welke gebieden direct geraakt zouden worden, vond de communicatie in deze fase voornamelijk plaats via algemene informatiekanalen. In deze periode zijn onder meer informatiebijeenkomsten georganiseerd, is informatie beschikbaar gesteld via de website en nieuwsbrief van U Ned, aangevuld met communicatie via kranten, nieuwsbrieven/wijkberichten en social mediakanalen van gemeente Utrecht en gemeente Nieuwegein, en is een klankbordgroep betrokken. Naarmate de verkenning vorderde en duidelijker werd welke alternatieven kansrijk waren, is de communicatie steeds verder toegespitst op de omgeving van deze alternatieven. Zo zijn er tijdens en na de verdiepingsfase verschillende activiteiten uitgevoerd: • Gesprekken met private partijen langs de Merwedelijn • Er is geëxperimenteerd met inloopspreekuren vanaf november 2024 in plaats van inloopbijeenkomsten. Inloopspreekuren zijn laagdrempeliger en regelmatiger te organiseren. Helaas was de opkomst laag en is besloten tot bredere inloopavonden in 2025. • Drie publieke inloopbijeenkomsten in april 2025. Twee in Utrecht en één in Nieuwegein • Digitale vragenlijst die verspreid is via de gemeente Utrecht en gemeente Nieuwegein. • Drie publieke informatiebijeenkomsten in juni 2026. Twee in Utrecht en één in Nieuwegein. In de participatierapportage MIRT-verkenning OV en Wonen staat meer in detail omschreven welk participatietraject tussen 2020 en 2026 is gevolgd. De ingediende zienswijzen laten zien dat bewoners van Wonderwoods zich nauw betrokken voelen bij de toekomstige ontwikkeling van hun woonomgeving. Bij de start van de volgende projectfase wordt een participatieplan opgesteld. Hierin wordt beschreven hoe bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden worden betrokken bij de verdere uitwerking van de Merwedelijn. In dit participatieplan zullen de bewoners van Wonderwoods expliciet worden opgenomen
16	109560332	Indiener stelt dat de bouw van een tram onder de Jaarbeursboulevard directe schade kan veroorzaken aan Wonderwoods en de voorzieningen waarvan bewoners afhankelijk zijn. Door verzakkingen, trillingen of incidenten bestaat een reële kans op schade aan de fundering, de waterdichte bouwkuip en de binnen- en buitenzijde van het gebouw, zoals muren, plafonds en kozijnen.	Deze zorgen worden herkend. In de verkenningsfase zijn de effecten van de verschillende alternatieven op hoofdlijnen onderzocht. Daarbij zijn ook de technische maakbaarheid, de effecten op de ondergrond, grondwater, zettingen en trillingen en de mogelijke risico's voor de directe omgeving betrokken. Uit de effectonderzoeken blijkt dat bij een verdiepte ligging uitvoeringsrisico's kunnen optreden. Deze risico's zijn daarmee onderdeel geweest van de afweging en vormen een belangrijk aandachtspunt voor de verdere uitwerking. In de volgende fase (planning- en studiefase) wordt de technische uitwerking verder gedetailleerd. Hierbij wordt onder meer: • De bodemopbouw en funderingssituatie verder gedetailleerd in beeld gebracht. • Een nadere risicoanalyse uitgevoerd voor bouwmethode, zettingen en trillingen. • Een hydrologisch effectonderzoek uitgevoerd, waarin onder meer wordt onderzocht welke effecten bemaling, grondwaterstroming en eventuele grondwaterstandsveranderingen kunnen hebben op de omgeving. • Bepaald welke mitigerende maatregelen nodig zijn om schade te voorkomen of te beperken. In de effectnotities zijn hiervoor al mogelijke maatregelen benoemd. Voorbeelden hiervan zijn voorbelasting en het toepassen van licht ophoogmateriaal, onderafdichting van bouwkuipen met groutinjectie of onderwaterbeton en drainage. Op basis van deze onderzoeken wordt het ontwerp in de volgende fase technisch verder uitgewerkt en waar nodig aangepast. De planning- en studiefase start in 2027 en duurt naar verwachting tot 2031. Daarnaast worden voorafgaand aan de uitvoering gebruikelijke beheersmaatregelen getroffen, zoals bouwkundige vooropnamen, nulmetingen en monitoring van zettingen en trillingen. Hierbij wordt ook aangesloten bij geleerde ervaringen uit andere projecten. Indien streef- of grenswaarden overschreden dreigen te worden, kan op basis van monitoring tijdig worden bijgestuurd.

17	109560332	Indiener geeft aan dat de ondergrond rond Wonderwoods al zwaarbelast is. Daarom is er een verhoogd risico op uitval of beschadiging van essentiële voorzieningen, zoals elektriciteit, stadsverwarming, water, riolering, internet en de warmte- en koudeopslag (WKO).	Dit aandachtspunt wordt onderschreven. In het stationsgebied, Beurskwartier en langs het tracé is sprake van een zeer intensief gebruik van de ondergrond, onder andere door kabels, leidingen en WKO-systemen. In de afgeronde verkenningsfase zijn de belangrijkste nutsvoorzieningen op hoofdlijnen in kaart gebracht. In de planning- en studiefase wordt de ondergrondse infrastructuur gedetailleerder geïnventariseerd. Voor de start van daadwerkelijke bouw zijn alle kabels en leidingen in kaart gebracht en waar nodig in samenwerking met de netbeheerders verlegd. Eventueel benodigde verplaatsingen van ondergrondse infrastructuur zullen uiteraard goed worden voorbereid en gecommuniceerd. Voor het effect op WKO's geldt dat er sprake kan zijn van directe beïnvloeding, bijvoorbeeld wanneer bronnen moeten worden verplaatst, en van indirecte beïnvloeding door veranderingen in grondwaterstroming of grondwaterstanden. Daarom is dit aspect in het Verkenningenrapport en planMER als belangrijk aandachtspunt benoemd. In de planning- en studiefase wordt dit verder uitgewerkt. Daarbij wordt per WKO-bron onderzocht wat de huidige werking is, hoe de bron samenhangt met andere bronnen in het gebied en welke effecten de aanleg en aanwezigheid van de Merwedelijn kunnen hebben. Hiervoor wordt onder meer gebruik gemaakt van een grondwatermodel. Op basis daarvan wordt per bron bepaald welke mitigerende maatregelen nodig en mogelijk zijn. Dit kan bijvoorbeeld gaan om het inpassen of verplaatsen van bronnen, het aanpassen van het ontwerp of de uitvoeringsmethode, het beperken van beïnvloeding van de grondwaterstroming en het monitoren van de werking van de WKO-systemen tijdens en na de uitvoering. Als uit de nadere uitwerking blijkt dat effecten op een WKO-systeem niet volledig kunnen worden voorkomen, wordt per situatie onderzocht hoe dit kan worden opgelost of gecompenseerd. Dit gebeurt in overleg met de betrokken eigenaren, beheerders en bevoegde gezagen. Het uitgangspunt is dat de werking van bestaande voorzieningen zo goed mogelijk wordt geborgd en dat eventuele nadelige gevolgen tijdig worden onderkend en dat voor een passende oplossing wordt gezorgd.
18	109560332	Indiener stelt dat bewoners worden geconfronteerd met extra overlast in een gebied dat al zwaarbelast is door andere geplande bouwprojecten.	Deze zorg wordt herkend. Uit de milieueffectonderzoeken blijkt inderdaad dat er op meerdere vlakken overlast zal optreden tijdens de bouw, lokaal en tijdelijk, onder meer op het gebied van geluid, trillingen, bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. In de planning- en studiefase, waarin de ontwerpen verder worden uitgewerkt en de uitvoering wordt voorbereid, zal aandacht uitgaan naar de hinder tijdens de bouwfase en welke mitigerende maatregelen kunnen worden getroffen om de hinder te minimaliseren. Voorbeelden van trillingsreducerende maatregelen in de bouwfase: • Het voorboren van de damwanden • Fluïderen tijdens het intrillen • Damwanden drukken in plaats van trillen • Het toepassen van diepwanden, jetgroutwanden of Mixed-In-Place wanden in plaats van damwanden • Het toepassen van een alternatief paalsysteem zoals geboorde palen of schroefpalen in plaats van inheien van funderingspalen. Voorbeelden van geluidsreducerende maatregelen in de bouwfase: • Geluidsarme apparatuur • Mobiele geluidschermen • Strategische fasering van de werkplanning • Geluidmonitoring • Goede communicatie naar omwonenden Ook is het zo dat in het gebied rondom Utrecht Centraal nu en in de toekomst veel wordt gebouwd, denk bijvoorbeeld aan de ontwikkeling van Beurskwartier. Dat is ook nodig om dit economisch kerngebied van Utrecht verder te versterken en voldoende nieuwe woningen te kunnen bouwen. In de volgende fase (planning- en studiefase) wordt de bouwwijze, bouwfasering en bereikbaarheid tijdens de bouw in meer detail onderzocht en uitgewerkt. Vervolgens wordt in de voorbereiding op de uitvoering een BLVC-plan (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie) opgesteld, waarin aandacht wordt besteed aan door indiener genoemde aspecten. Bij deze uitwerking is nadrukkelijk aandacht voor samenhang met de omliggende gebiedsontwikkelingen, ook op het vlak van bouwfasering en uitvoeringshinder die waar mogelijk afgestemd wordt.

19	109560332	Indiener geeft aan dat de bouw ook risico's voor de flora en fauna op en rondom Wonderwoods introduceert. Terwijl dit juist één van de unique selling points van Wonderwoods is.	In de planMER zijn de effecten op ecologie en leefomgeving onderzocht. Hieruit blijkt dat effecten optreden, met name tijdens de bouwfase en op locaties waar groenstructuren worden geraakt. In de planning- en studiefase worden: • ecologische effecten verder gespecificeerd; • mitigerende en compenserende maatregelen uitgewerkt, waarbij zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met de bestaande groenstructuur. Dit houdt in dat bomen en ander groen zoveel mogelijk behouden worden, en er compensatie plaatsvindt na werkzaamheden door groenstructuren te herplanten. Wonderwoods maakt als gebouw met geïntegreerd groen geen onderdeel uit van de groenstructuren die in de effectbeoordeling als te raken groenstructuur zijn beschouwd. Dat neemt niet weg dat bij de verdere uitwerking en uitvoering rekening zal worden gehouden met aanwezige flora en fauna op en rondom Wonderwoods. Op grond van de algemene zorgplicht uit de Omgevingswet moeten nadelige gevolgen voor de fysieke leefomgeving, waaronder planten en dieren, zoveel mogelijk worden voorkomen of beperkt.
20	109560332	Indiener geeft aan dat het besluit kan leiden tot structurele trillings- en geluidsoverlast voor bewoners. Trillingen kunnen via de fundering en betonnen constructie worden doorgegeven.	De zorg wordt herkend. Dit is ook geconstateerd in de milieueffectonderzoeken. In de volgende (plan)fasen worden deze effecten nader gedetailleerd en worden specifieke maatregelen uitgewerkt. Bij het bepalen van maatregelen wordt gewerkt volgens de gebruikelijke voorkeursvolgorde: eerst wordt gekeken naar maatregelen aan de bron, vervolgens naar maatregelen in de overdracht en pas daarna naar maatregelen bij de ontvanger. Daarmee wordt geluid- en trillinghinder zoveel mogelijk voorkomen of beperkt voordat aanvullende maatregelen aan gebouwen aan de orde zijn. Voorbeelden van mogelijke maatregelen zijn: Trilling reducerende maatregelen in de exploitatiefase door bijvoorbeeld aanpassingen in de bovenbouwconstructie van de tramlijn, zoals: • Slappe beddingsplaatjes/ slappe loper onder ingegoten spoor. • Undersleeper pads. • Ballastmatten. • Floating slab track. Trilling reducerende maatregelen in de bouwfase door bijvoorbeeld: • Het voorboren van de damwanden. • Damwanden drukken in plaats van trillen. Geluidsreducerende maatregelen in de exploitatiefase door bijvoorbeeld in de open delen van de ondergrondse ligging geluidsabsorberend materiaal toe te passen in de tunnelbakwanden om geluidreflecties te voorkomen. We onderzoeken of er ook maatregelen nodig zijn voor de tram zelf, zoals wieldempers, top-of-rail of flenssmering vanuit de tram. Geluidsreducerende maatregelen in de bouwfase door bijvoorbeeld: • Geluidsarme apparatuur toe te passen. • Mobiele geluidsschermen te plaatsen. • Strategische fasering van de werkplanning.
21	109560332	Indiener stelt dat het besluit risico's kent voor de werking van de warmte- en koudeopslag. Volgens het Verkenningenrapport en planMER moeten meerdere WKO-pijpen rond de Jaarbeursboulevard worden verplaatst, met kans op blijvende schade. Het rapport spreekt zelfs van "een zeer negatief effect" op dit deelaspect, wat kan leiden tot slechter functionerende verwarming en hogere kosten voor bewoners.	Deze zorg wordt herkend. In de verkenningsfase is vastgesteld dat de Merwedelijn invloed kan hebben op bestaande bodemenergiesystemen. Daarbij kan sprake zijn van directe beïnvloeding, bijvoorbeeld wanneer bronnen moeten worden verplaatst, en van indirecte beïnvloeding door veranderingen in grondwaterstroming of grondwaterstanden. Daarom is dit aspect in het Verkenningenrapport en planMER als belangrijk aandachtspunt benoemd. In de planning- en studiefase wordt dit verder uitgewerkt. Daarbij wordt per WKO-bron onderzocht wat de huidige werking is, hoe de bron samenhangt met andere bronnen in het gebied en welke effecten de aanleg en aanwezigheid van de Merwedelijn kunnen hebben. Hiervoor wordt onder meer gebruik gemaakt van een grondwatermodel. Op basis daarvan wordt per bron bepaald welke mitigerende maatregelen nodig en mogelijk zijn. Dit kan bijvoorbeeld gaan om het inpassen of verplaatsen van bronnen, het aanpassen van het ontwerp of de uitvoeringsmethode, het beperken van beïnvloeding van de grondwaterstroming en het monitoren van de werking van de WKO-systemen tijdens en na de uitvoering. Als uit de nadere uitwerking blijkt dat effecten op een WKO-systeem niet volledig kunnen worden voorkomen, wordt per situatie onderzocht hoe dit kan worden opgelost of gecompenseerd. Dit gebeurt in overleg met de betrokken eigenaren, beheerders en bevoegde gezagen. Het uitgangspunt is dat de werking van bestaande voorzieningen zo

			goed mogelijk wordt geborgd en dat eventuele nadelige gevolgen tijdig worden onderkend en dat voor een passende oplossing wordt gezorgd.
22	109560332	Indiener geeft aan dat de kwaliteit van de directe omgeving van Wonderwoods blijvend achteruit kan gaan. De inrichting, het groen en de geluidsbelasting op de Jaarbeursboulevard kunnen verslechteren.	Uit het milieueffectonderzoek blijkt dat de aanleg van de Merwedelijn tijdelijk gevolgen heeft voor de inrichting van de openbare ruimte en het aanwezige groen in de omgeving van de Jaarbeursboulevard. Ook kan tijdens de aanlegfase sprake zijn van tijdelijke geluidhinder als gevolg van de werkzaamheden. Na afronding van de werkzaamheden wordt de openbare ruimte opnieuw ingericht. De exacte inrichting wordt in een vervolgfase nader uitgewerkt. Daarbij wordt gestreefd naar een kwalitatief hoogwaardige groene inpassing van de Merwedelijn in de omgeving. Uit het onderzoek naar geluid blijkt dat bij een ondergronds en overdekt spoor ter plaatse van de Jaarbeursboulevard geen sprake is van een structurele toename van de geluidbelasting in de gebruiksfase.
23	109560332	Indiener stelt dat (toekomstige) ondernemers in en rondom Wonderwoods het risico lopen de langdurige bouwperiode niet te overleven door minder aanloop, verminderde uitstraling, beperkte terrasruimte en slechtere toegankelijkheid.	Onderkend wordt dat langdurige werkzaamheden gevolgen kunnen hebben voor ondernemers in de directe omgeving van het tracé. In de volgende planfasen worden de effecten van de aanlegwerkzaamheden nader uitgewerkt en wordt bezien welke maatregelen kunnen worden getroffen om de bereikbaarheid en leefbaarheid tijdens de uitvoering zoveel mogelijk te waarborgen. Omdat de werkzaamheden en uitvoeringsfasering nog niet zijn vastgesteld, kunnen de gevolgen voor individuele ondernemingen in deze fase nog niet worden bepaald. In de vervolgfasen worden alle belangen in beeld gebracht en waar nodig passende maatregelen getroffen. Daarbij wordt ook in overleg getreden met bestaande ondernemers over de al dan niet te treffen maatregelen ter voorkoming van of beperking van schade. Bij infrastructurele maatregelen bestaat de kans dat bestaande ondernemers recht hebben op een tegemoetkoming van nadeelcompensatie. Dit recht ontstaat als er door rechtmatig overheidshandelen schade ontstaat die een persoon of onderneming onevenredig hard raakt en dat de schade buiten het normaal maatschappelijk risico komt te vallen. Wanneer dit het geval is kan de schade die boven het maatschappelijk risico uitkomt voor een deel voor compensatie in aanmerking komen. Om hiervoor in aanmerking te komen moet er wel aan een aantal voorwaarden worden voldaan. De toetsing hierop vindt per individueel geval plaats aan de hand van de *Beleidsregel nadeelcompensatie infrastructurele maatregelen gemeente Utrecht.* Daarbij is relevant dat als een ondernemer zich ter plaatse vestigt nadat al bekend is dat hier infrastructurele maatregelen zullen worden genomen en dit langdurige hinder voor diens onderneming zal opleveren, dit in de regel voor rekening en risico blijft van die ondernemer. Dit heet actieve risico aanvaarding.
24	109560332	Indiener is van mening dat het besluit het project niet integraal beschouwt, maar slechts in delen. Omdat er nu “een kans” is om ongeveer de helft aan te leggen, worden alternatieven uitsluitend gewogen als vervanging voor dit deel, en niet als oplossing voor het totale traject richting Rijnenburg. Daarmee ontbreekt een onderbouwing waarom het voorkeurstraject en de gekozen bouwmethode ook voor het volledige tracé optimaal zouden zijn. Beschikbare studies laten bovendien zien dat belanghebbenden een duidelijke voorkeur hebben voor boren. Het besluit motiveert niet waarom van deze voorkeur wordt afgeweken of waarom de gekozen methode beter zou zijn.	In het voorkeursalternatief voor de Merwedelijn is nadrukkelijk rekening gehouden met wat er nodig is om de lijn in de toekomst door te trekken naar Rijnenburg. Uit onderzoek blijkt bijvoorbeeld dat op termijn een frequentie van de Merwedelijn van 24x per uur nodig is om alle gebiedsontwikkelingen, zoals Rijnenburg mogelijk te maken. Een dergelijke frequentie is alleen mogelijk met een ongelijkvloers tracé tussen Utrecht Centraal en de A12. Hierop zijn de afgewogen alternatieven afgestemd. Het voorkeursalternatief is echter niet afhankelijk van besluitvorming over het vervolgtraject. De effecten en maatschappelijke baten van het voorkeursalternatief zijn in de MIRT-verkenning beoordeeld op basis van het tracé waarvoor in deze fase een voorkeursbeslissing wordt voorbereid. Daarbij is geen sprake van een doortrekking van de Merwedelijn richting Galecopperzoom en Rijnenburg. Het vervolgtracé kan in de toekomst leiden tot aanvullende reizigersgroei en extra maatschappelijke baten, maar is niet noodzakelijk om de positieve effecten van het nu voorliggende voorkeursalternatief te realiseren. Voor het eerste deel van de Merwedelijn is nu budget beschikbaar. Voor het tweede deel naar Rijnenburg bereiden de financierende partijen een startbeslissing voor een nieuwe MIRT-verkenning voor. Voorafgaand hieraan wordt verder onderzocht wat vanaf de A12 de beste oplossing voor het doortrekken van de Merwedelijn naar Rijnenburg is. Over het vervolgtracé worden in deze fase dan ook geen besluiten genomen. Het Verkenningenrapport inclusief MER deel 1 en de verdiepingsfase hebben laten zien dat (gedeeltelijke) maaiveldoplossingen en viaductvarianten ruimtelijk, verkeerskundig en stedenbouwkundig onvoldoende zijn. Daarom vallen deze varianten af. De boortunnel en de volledig verdiepte ligging dragen wel voldoende bij aan de doelen van de MIRT Verkenning OV en Wonen, maar passen beiden niet binnen het haalbare budget. Daarom is onderzocht in hoeverre kostenoptimalisaties en/of gefaseerde aanleg van deze varianten mogelijk zijn. De verdiepte ligging is nu deels open en deels dicht, biedt mogelijkheden tot kostenoptimalisaties bij de kruising met de A12, en de mogelijkheid

			tot gefaseerde aanleg van de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. De verdiepte ligging kan zowel met een nieuwe als de bestaande brug gecombineerd worden. De boortunnel biedt minder mogelijkheden tot kostenoptimalisaties en is niet te combineren met een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Ondanks de gunstigere effecten langs een groot deel van het tracé valt de boortunnel daarom af. Als uit de Planning- en studiefase echter blijkt dat de kosten van de verdiepte ligging hoger uitvallen dan nu verwacht, kan worden heroverwogen om voor een boortunnel te kiezen. Voorwaarde hierbij is dat deze bouwtechniek mogelijk is bij het tracé en de op dat moment bekende invulling van het zoekgebied.
25	109560332	Indiener benoemt dat in het stationsgebied de komende jaren nog veel wordt gebouwd, waardoor alternatieve trajecten of bouwmethoden in nieuwe ontwerpen kunnen worden ingepast. Projecten zoals Ondaatje, Oopen, De Knoop en andere ontwikkelingen in het Beurskwartier bevinden zich nog in de ontwerpfase. Daar kan rekening worden gehouden met de Merwedelijn — in tegenstelling tot Wonderwoods, waar die mogelijkheid niet meer bestaat.	In de zienswijzen komen vragen over waarom de halte Beatrixtheater en het tracé via de Jaarbeursboulevard als voorkeursoptie is gekozen. De keuze voor de halte bij Utrecht Centraal is uitgebreid onderzocht in de MIRT-verkenning en was een lastige puzzel. Het gebied rond Utrecht Centraal kent weinig fysiek beschikbare ruimte en veel raakvlakken met bestaande initiatieven voor gebiedsontwikkeling. De halte dient technisch maakbaar te zijn, goed aan te sluiten op de andere ruimtelijke plannen in het stationsgebied, en zo dicht mogelijk bij alle andere vervoerswijzen te liggen om een hoge (overstap)kwaliteit van het OV te bieden,. Een compacte OV-knoop met een snelle en prettige overstap op trein, tram, bus of fiets is immers erg belangrijk voor de reiziger. De locatie van de halte bij Utrecht Centraal is daarom cruciaal voor de functionaliteit en het succes van de Merwedelijn, en voor de stationsomgeving als geheel. *Welke stappen we hebben gezet om te komen tot een voorkeur* In de beoordelingsfase (2022-2024, zie ook Verkenningenrapport en PlanMER deel 1 voor meer toelichting), zijn 4 verschillende halteopties bij Utrecht Centraal onderzocht. Aan het eind van deze fase is geconcludeerd dat bij Utrecht Centraal een ‘compacte knoop’ vanwege het doelbereik noodzakelijk is. Dit betekent dat de halte dicht bij het trein- en busstation moet liggen. De opties ‘C - Graadt van Roggeweg’ en ‘D - Croeselaan’ liggen te ver weg van het station en voldoen niet aan het gewenste doelbereik. Maar ook is in de beoordelingsfase geconstateerd dat er nog geen complete oplossing is gevonden die zowel binnen het budget valt, maakbaar is en voldoende doelbereik heeft. In mei 2024 is door Rijk en regio daarom besloten dat er als tussenstap een verdiepingsfase nodig is om tot een haalbaar voorkeursalternatief te komen. In het Verkenningenrapport en PlanMER deel 2 is op hoofdlijnen beschreven hoe de afweging over de locatie van de halte bij Utrecht Centraal vanaf de verdiepingsfase is gemaakt (hfst 2.6, 2.7 en 2.8). In het rapport zijn de mogelijke oplossingen en de gemaakte afweging bij de keuze tussen die oplossingen beschreven. In onderliggende rapporten is deze afweging in meer detail uitgewerkt. Omdat we in meerdere zienswijzen merken dat er behoefte is aan meer toelichting en detailinformatie over de keuze voor de halte bij Utrecht Centraal publiceren we gelijktijdig met deze nota van antwoord ook de volgende onderliggende rapporten uit de Verdiepingsfase: ➢ Ontwerpverantwoording, onderdeel compacte knoop Utrecht Centraal (april 2025). ➢ Effectbeoordeling, onderdeel compacte knoop Utrecht Centraal (april 2025). ➢ Rapportage definitiefase - verdiepingsfase - cluster knoop Utrecht Centraal (2025). ➢ Ontwerpverantwoording, onderdeel Tracé (april 2025). ➢ Beoordelingsfase van Anne Frankplein naar Nieuwegein, onderdeel Tracé (april 2025). Hieronder wordt het onderzoek en ontwerpproces in de verdiepingsfase voor de halte bij Utrecht Centraal verder toegelicht. *Stappen in de verdiepingsfase* 7. In de verdiepingsfase is gestart met een creatieve fase waarin alle mogelijke oplossingsrichtingen zijn verzameld. 8. Vervolgens is bepaald welke oplossingen kansrijk zijn. 9. In een analyse is verder getrechterd naar de vier best scorende varianten. 10. Voor deze vier varianten is een volledig schetsontwerp gemaakt in combinatie met het tracé richting Nieuwegein. 11. De vier varianten zijn uitgebreid beoordeeld en aan de omgeving voorgelegd. 12. Op basis van deze beoordeling is de voorkeursoptie van de knoop in combinatie met het tracé gekozen. *Toelichting op alle stappen* 5. Creatieve fase In een creatieve fase zijn, naast de verkende haltelocaties uit de beoordelingsfase, ook nieuwe oplossingen bedacht. Deze nieuwe oplossingen waren mogelijk, omdat sommige uitgangspunten zijn losgelaten. Er zijn in totaal 25

varianten onderzocht. De conclusie dat een compacte knoop noodzakelijk is werd ook in deze verdiepingsfase onderschreven. Een tracé via de Graadt van Roggenweg, ofwel via de Van Zijstweg/ Croeselaan, leidt niet tot een haltelocatie dicht genoeg bij de OV-terminal, waarmee bevestigd is dat opties C en D niet voldoen aan het gewenste doelbereik.

Het aantal mogelijke tracéopties per halteopties bij Utrecht Centraal was in alle gevallen zeer beperkt. Er is wel naar verschillende tracéopties per haltevariant gekeken maar vaak is maar één toeleidend tracé mogelijk binnen de uitgangspunten. Ter illustratie twee voorbeelden:

- Een cut-and-cover (gegraven) tracé via Van Zijstweg/Croeselaan is onderzocht in combinatie met de halte Knooppassage. Deze optie bleek niet mogelijk vanwege de krappe boogstralen en niet kansrijk vanwege het effect op doelbereik van de Merwedelijn als gevolg van de bijbehorende langere reistijd. De halte Knooppassage is daarom alleen te combineren met een boortunnel onder het Jaarbeursterrein en Beurskwartier door.
- Voor de haltelocatie Beatrixgebouw is door de benodigde boogstralen in combinatie met het benodigde wisselcomplex nabij de halte het niet mogelijk om een andere routering te kiezen dan onder de Jaarbeursboulevard.

6. Kansrijke oplossingsrichtingen

Van de 25 oplossingen zijn er 9 als meest kansrijk benoemd. Deze trechtering is gedaan op basis van een beoordeling op hoofdlijnen voor technische maakbaarheid, kwaliteit OV en ruimtelijke inpassing en de beschikbaarheid van betere varianten.

7. Selecteren van vier varianten

Om vervolgens naar vier meest kansrijke oplossingen te komen zijn vervolgens de negen oplossingen middels een multi-criteria analyse afgewogen op de volgende aspecten:
Technische inpassing
Kwaliteit OV en overstap
Inpassing stationsgebied
Toekomstvastheid
Kosten

Omdat een samenhangende keuze met de verschillende tracéopties gemaakt moest worden, is er naast bovenstaande aspecten rekening gehouden met dat alle hoogteliggingen van het tracé (viaduct, gegraven, geboord) op minimaal één van de haltelocaties is aan te sluiten. Als voorbeeld de afweging die hierbij voor de halte aansluitend op een gegraven tracé is gemaakt (omdat deze uiteindelijk als Voorkeursoplossing is gekozen):

- Bij de 9 kansrijke varianten zaten 7 mogelijke haltes die aangesloten konden worden op een geboord tracé, 2 mogelijke haltes op een gegraven tracé en 1 mogelijke halte voor een viaduct.
- De 2 mogelijke haltes voor een gegraven tracé zijn de halte Beatrixgebouw en de halte Croeselaan.
- De halte Beatrixgebouw scoort beter op ‘kwaliteit OV en overstap’ en op ‘inpassing stationsgebied’.
- De halte Croeselaan scoort beter op ‘technische inpassing’ en ‘kosten’.
- Omdat de halte Beatrixgebouw overall beter scoort en omdat in de beoordelingsfase voor de halteoptie Croeselaan al was geconcludeerd dat deze onvoldoende doelbereik had, is de halte Beatrixgebouw een meer kansrijke oplossing. Daarom is deze als meest kansrijke halte voor een gegraven tracé verder uitgewerkt.

Als laatste is er in deze trechterstap rekening gehouden met een spreiding van de vier meest kansrijke varianten op kosten (zowel kostbare als minder kostbare oplossingen), omdat er parallel een gesprek over het budget is gevoerd.

Een beschrijving van de 25 varianten en een verdere toelichting van de afweging om eerst tot 9 en daarna 4 varianten te komen is beschreven in “Ontwerpverantwoording, onderdeel compacte knoop Utrecht Centraal” (april 2025), en “Effectbeoordeling, onderdeel knoop Utrecht Centraal” (april 2025).

8. Beoordelen van vier varianten

			De vier best scorende varianten uit de analyse zijn vervolgens verder verdiept op maakbaarheid, risico's, ruimtelijke kwaliteit, doelbereik, etc. Deze 4 varianten voor de stationshalte en toeleidend tracé zijn vervolgens samengevoegd met de verschillende varianten voor het vervolg van het tracé van Anne Frankplein tot Westraven tot 4 integrale onderzoeksvarianten voor de Verdiepingsfase. In het Verkenningenrapport en PlanMER deel 2, § 2.7.4 tot en met § 2.7.7 en § 2.8 is beschreven hoe de vier integrale onderzoeksvarianten uit de Verdiepingsfase zijn beoordeeld. Deze beoordeling en de afweging daarna zijn voor de onderzoeksvarianten als geheel gedaan, dus voor het gehele tracé van Utrecht Centraal tot Westraven, inclusief de halte bij Utrecht Centraal. Op basis van deze integrale beoordeling is gekozen om de verdiepte ligging via de Jaarbeursboulevard inclusief halte Beatrixgebouw op te nemen in het Voorkeursalternatief.
26	109560332	De route via de Van Zijstweg en het terrein rond de Rabobank lijkt te snel terzijde te zijn geschoven. De bezwaren van de Rabobank lijken daarbij zwaarder te hebben gewogen dan de belangen van bewoners van Wonderwoods, die nu pas in het proces zijn betrokken. Deze route verdient nader onderzoek. De Van Zijstweg biedt voldoende ruimte voor een bovengrondse tramlijn. Dit is niet alleen goedkoper, maar biedt ook de mogelijkheid om de Merwedelijn via de Valeriusbaan en het Dichtersplein bij de Mineurslaan te koppelen aan de huidige tramroute. Hiermee wordt de bereikbaarheid van Utrecht (stad) en omgeving verder vergroot.	De route via de Van Zijstweg is in de verkenning niet afgevallen vanwege de positie van één specifieke belanghebbende. Deze variant is uitgebreid onderzocht in de verdiepingsfase als volwaardig alternatief in de vorm van een viaducttracé met halte Busstation West. Uit de onderzoeken blijkt dat deze variant technisch maakbaar is en vergelijkbaar scoort op doelbereik, maar aanzienlijk minder goed scoort op ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid en stedenbouwkundige inpassing. Voor de viaductvariant is vastgesteld dat een tracé op circa 10 tot 15 meter hoogte een grote visuele impact heeft op de openbare ruimte, omliggende woningen en kantoren. Daarnaast leidt deze variant tot meer geluid- en trillingshinder dan de ondergrondse alternatieven. Ook de bovengrondse halte bij Busstation West laat negatieve effecten zien op ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid De conclusie dat het viaducttracé niet wenselijk is, wordt bovendien ondersteund door de participatie en het onafhankelijke expertteam. In de verdiepingsfase kreeg de viaductvariant de meeste negatieve reacties vanwege de visuele impact, geluidshinder en effecten op de leefomgeving. Het expertteam kwalificeert een verhoogde tramlijn als een ingreep met forse visuele impact, aanzienlijke geluidshinder en negatieve effecten voor de kwaliteit van de leefomgeving. Op basis van een integrale afweging is gekozen voor een verdiept tracé. Dit biedt betere kansen voor stedelijke ontwikkeling, een aantrekkelijkere openbare ruimte, minder hinder voor omwonenden in de gebruiksfase en een betere inpassing in de toekomstige ontwikkeling van het stationsgebied en de omliggende woongebieden.
27	109560305	Indiener verzoekt het volgende punt te beantwoorden. Nader alternatievenonderzoek: voor het tracédeel onder en langs Wonderwoods alsnog volwaardig en kenbaar de variant van een geboorde of anderszins hinderarme uitvoering te onderzoeken en af te wegen op bouwschade, trillingen, geluid en effect op de WKO.	De variant met een geboorde tunnel is reeds volwaardig onderzocht en afgewogen in de MIRT-verkenning. Deze variant scoort gunstig op geluid, trillingen en omgevingshinder en ruimtelijke kwaliteit, maar is afgevallen vanwege kosten, beperkte mogelijkheden voor optimalisatie en gefaseerde aanleg, en de onmogelijkheid deze te combineren met een nieuwe brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Zie ook de beantwoording in rij 25.
28	109560305	Indiener verzoekt het volgende punt te beantwoorden. Onafhankelijk deskundigenadvies: indien afdeling 5.2 Omgevingswet van toepassing is, een onafhankelijk deskundigenadvies over de hierboven bedoelde hinderarme uitvoering (artikel 5.48 Omgevingswet).	In de fase MIRT-verkenning was er een mogelijkheid om nieuwe alternatieven aan te dragen, voor zover deze voldeden aan de randvoorwaarden die hiervoor golden. De boorvariant is een alternatief dat door de betrokken overheden zelf al naar voren was gebracht. Het betrof geen door een derde aangedragen alternatief als bedoeld in artikel 5.47 van de Omgevingswet. Bij de nu voorliggende beslissing is het niet mogelijk om nieuwe alternatieven voor te dragen of daarover dan nog een onafhankelijk advies te vragen. De geboorde variant is onderzocht en afgewogen ten behoeve van de voorkeursbeslissing.
29	109560305	Indiener verzoekt het volgende punt te beantwoorden. Bouwkundige nulmeting: vast te leggen dat vóór aanvang van enige risicovolle werkzaamheid een bouwkundige vooropname met fotorapportage van Wonderwoods en omliggende bebouwing wordt uitgevoerd door een onafhankelijke deskundige.	In de fase MIRT-verkenning is nog geen sprake van de voorbereiding van de aanleg van de Merwedelijn. Dit gebeurt in de planning- en studiefase en daarna, als er een projectbeslissing wordt genomen, bij de voorbereiding van de aanbesteding. Het opstellen van eisen voor een monitoringsplan gebeurt in deze periode. Het monitoringsplan wordt voorafgaand aan de uitvoering opgesteld. In het monitoringsplan wordt de werkwijze voor bouwkundige 0-metingen opgenomen. Voorafgaand aan de aanleg van de Merwedelijn worden de 0-metingen door onafhankelijke deskundigen uitgevoerd.
30	109560305	Indiener verzoekt het volgende punt te beantwoorden. Monitoring: realtime trillings- en zettingsmonitoring tijdens de uitvoering, met vooraf vastgestelde grenswaarden (SBR-richtlijn) en een stilleg- en bijsturingsprotocol bij overschrijding.	In de fase MIRT-verkenning is nog geen sprake van de voorbereiding van de aanleg van de Merwedelijn. Dit gebeurt in de planning- en studiefase en daarna, als er een projectbeslissing wordt genomen, bij de voorbereiding van de aanbesteding. Het opstellen van eisen voor een monitoringsplan gebeurt in deze periode. Het monitoringsplan wordt voorafgaand aan de uitvoering opgesteld. In het monitoringsplan wordt de werkwijze voor trillings- en zettingsmetingen opgenomen, inclusief grens- en interventiewaarden in geval van overschrijding. Voorafgaand aan de aanleg van de Merwedelijn worden de trillings- en zettingsmeters geplaatst.

31	109560305	Indiener verzoekt het volgende punt te beantwoorden. Borging WKO: een nulmeting van het functioneren van de WKO-installatie en een schriftelijke garantie dat de werkzaamheden de werking van het bodemenergiesysteem niet aantasten, met een compensatieregeling bij verstoring	In de fase MIRT-verkenning is nog geen sprake van de voorbereiding van de aanleg van de Merwedelijn. Dit gebeurt in de planning- en studiefase en daarna, als er een projectbeslissing wordt genomen, bij de voorbereiding van de aanbesteding. Het opstellen van eisen voor een monitoringsplan inclusief 0-metingen gebeurt in deze periode. Het monitoringsplan wordt voorafgaand aan de uitvoering opgesteld. In het schadeprotocol wordt omschreven hoe omgegaan wordt met schade(meldingen). Zie ook het antwoord bij rij 21.
32	109560305	Indiener verzoekt het volgende punt te beantwoorden. Schadeprotocol: een transparant schadeprotocol, en bevestiging dat mijn aanspraken op nadeelcompensatie (titel 4.5 Awb / afdeling 15.1 Omgevingswet) en op vergoeding van bouwschade onverlet blijven.	In de fase MIRT-verkenning is nog geen sprake van de voorbereiding van de aanleg van de Merwedelijn. Dit gebeurt in de planning- en studiefase en daarna, als er een projectbeslissing wordt genomen, bij de voorbereiding van de aanbesteding. Het opstellen van een schadeprotocol gebeurt in deze periode. In het schadeprotocol wordt omschreven hoe omgegaan wordt met schade(meldingen) en waar u deze kunt indienen. Indien schade ontstaat door het rechtmatig handelen van de overheid, dan bestaat de kans dat aanspraak kan worden gemaakt op nadeelcompensatie. Om hiervoor in aanmerking te komen zal er wel aan een aantal voorwaarden moeten worden voldaan. Indien indiener van mening is dat hier sprake van is, kan er t.z.t. een verzoek om tegemoetkoming van nadeelcompensatie worden ingediend bij de gemeente. Het indienen van een dergelijk verzoek is een recht en staat indiener vrij om in te dienen. Het verzoek dient echter wel binnen 5 jaar na het schadeveroorzakende besluit te worden ingediend. Voor een verzoek om tegemoetkoming van nadeelcompensatie worden leges in rekening gebracht.
33	109560305	Indiener verzoekt het volgende punt te beantwoorden. Cumulatieve hinder: een onderzoek naar de cumulatieve bouwhinder van de Merwedelijn samen met de overige geplande projecten in het Beurskwartier en stationsgebied, met bijbehorende mitigerende maatregelen.	Antwoord is hetzelfde als rij 18
34	109560305	Indiener verzoekt het volgende punt te beantwoorden. Participatie: erkenning van de late betrokkenheid van de bewoners van Wonderwoods en het alsnog organiseren van een gerichte participatieronde vóór het projectbesluit.	Antwoord is hetzelfde als rij 15
35	109559905	Indiener maakt zich grote zorgen over mogelijke verzakkingen, zware trillingen of ongelukken tijdens de bouw van de Merwedelijn die de fundering en de vitale, waterdichte bouwkuip van Wonderwoods permanent kunnen beschadigen.	Antwoord is hetzelfde als rij 16
36	109559905	Indiener ziet risico's voor vitale nutsvoorzieningen: De bodem rondom Wonderwoods is al extreem druk bezet. Graafwerkzaamheden kunnen leiden tot uitval van elektriciteit, water, internet, riolering en stadsverwarming.	Antwoord is hetzelfde als rij 17
37	109559905	Indiener benoemt bouwlawaai en cumulatie: De realisatie van een trambaan in een nu al druk stationsgebied zal zorgen voor extreme geluidsoverlast. Dit stapelt zich op bovenop de overlast van andere reeds geplande bouwprojecten in het Beurskwartier.	Antwoord is hetzelfde als rij 18
38	109559905	Indiener benoemt doorgifte via betonconstructie. De ervaring van bewoners leert dat trillingen en boorgeluiden zeer efficiënt worden doorgegeven via de betonnen constructie van Wonderwoods. Dit zal ook hoog in de woontorens voor een onacceptabel leefklimaat zorgen. Dit risico blijft ook na de bouwfase bestaan zodra de trams gaan rijden. De ramen zijn weliswaar isolerend, maar van bewoners kan niet worden verwacht om permanent 24/7 de ramen dicht te houden om het geluid van trams en treinen te weren.	Antwoord is hetzelfde als rij 20. Uit het onderzoek naar geluid blijkt dat bij een ondergronds en overdekt spoor ter plaatse van de Jaarbeursboulevard geen sprake is van een structurele toename van de geluidbelasting in de gebruiksfase.
39	109559905	Indiener benoemt ecologische schade. Het lawaai en de werkzaamheden zullen de unieke natuur en broedende vogels in en rondom het groene Wonderwoods-concept ernstig verstoren.	Antwoord is hetzelfde als rij 19
40	109559905	Indiener benoemt de verplaatsing van WKO's. Dit leidt tot een structurele afname van het energetisch rendement. Als bewoner weiger ik het risico te lopen op een permanent slechter functionerende verwarming/koeling en de daaruit voortvloeiende hogere energiekosten.	Antwoord is hetzelfde als rij 21
41	109559905	Indiener stelt dat het een raadsel blijft waarom is gekozen voor een risicovolle open-bouwconstructie.	Antwoord is hetzelfde als rij 24
42	109559905	Indiener geeft aan dat Wonderwoods in 2024 is opgeleverd en er in het ontwerp geen rekening meer kan worden gehouden met de tram, in tegenstelling tot nog te bouwen projecten in het Beurskwartier. Waarom is er niet gekozen voor een alternatief tracé waarbij de risico's wél in de ontwerpfase van nieuwe gebouwen kunnen worden opgevangen?	Antwoord is hetzelfde als rij 25
43	109559905	Indiener stelt dat het alternatieve tracé via de Van Zijstweg en het Rabobank-terrein te gemakkelijk lijkt te zijn afgeschreven. De indruk wordt gewekt dat het belang van de Rabobank zwaarder weegt dan de veiligheid en het woongenot van honderden bewoners. Dit tracé heeft de ruimte en ligt veel verder af van bestaande woningen.	Antwoord is hetzelfde als rij 25
44	109559905	Indiener verzoekt om de voorkeursbeslissing te heroverwegen en een diepgaand aanvullend onderzoek naar het tracé via de Van Zijstweg uit te voeren.	Antwoord is hetzelfde als rij 25

45	109559905	Indiener verzoekt om een harde garantie dat eventuele schade aan Wonderwoods volledig wordt vergoed én een structurele oplossing voor het dreigende rendementsverlies van onze WKO-systemen	Antwoord is hetzelfde als rij 21
46	109665470	Indiener geeft aan dat het de vraag is of de maatschappelijke baten waarop het project wordt gebaseerd daadwerkelijk worden gerealiseerd wanneer het vervolgtracé niet, vertraagd of in gewijzigde vorm wordt aangelegd. Indiener verzoekt daarom om eerst duidelijkheid te verschaffen over het volledige tracé en de financiering daarvan alvorens onomkeerbare besluiten te nemen.	Antwoord is hetzelfde als 24
47	109665470	Indiener stelt dat ondergrondse infrastructuurprojecten traditioneel aanzienlijke risico's met zich meebrengen op het gebied van kostenoverschrijdingen, vertragingen en technische complicaties. Indiener stelt dat in de stukken onvoldoende overtuigend wordt aangetoond hoe deze risico's worden beheerst en welke gevolgen eventuele kostenstijgingen hebben voor andere investeringen in bereikbaarheid, leefbaarheid en woningbouw. Indiener verzoekt om een nadere onderbouwing van de kostenramingen, een onafhankelijke risicoanalyse en een transparante beschrijving van de financiële gevolgen bij tegenvallers.	Het budget voor de Merwedelijn is gebaseerd op een P85-raming voor het voorkeursalternatief. Dit betekent dat er een grote risicoreservering en onzekerheidsreservering is opgenomen in de raming. In het document "3-02 Documenten Kostennotities" is hierop een toelichting te vinden (zie de U Ned website). In de volgende fase, de planning- en studiefase, wordt het ontwerp verder uitgewerkt en de raming verder gedetailleerd. Daarbij worden risico's zo veel mogelijk beheerst in het ontwerp door beheersmaatregelen uit te werken. De financierende partijen stellen een bestuursovereenkomst op voor de volgende fase: de planning- en studiefase. In de bestuursovereenkomst worden afspraken gemaakt over budget, kosten, risico's en omgang met eventuele financiële tegenvallers. Na een besluit over de voorkeursbeslissing wordt de bestuursovereenkomst getekend en gepubliceerd in de Staatscourant. Voorafgaand aan de realisatiefase wordt op dezelfde manier een bestuursovereenkomst realisatiefase opgesteld. Er kan niet vooruit worden gelopen op mogelijke financiële beslissingen in de toekomst.
48	109665470	Indiener stelt dat de zienswijzedocumenten onvoldoende inzichten biedt in de effecten van trillingen en geluidsoverlast.	In de verkenningsfase is op het abstractieniveau passend bij een MIRT- Verkenning gekeken naar de effecten van trillingen en geluid(soverlast). In de volgende (plan)fasen worden deze effecten nader gedetailleerd en worden specifieke maatregelen uitgewerkt. Bij het bepalen van maatregelen wordt gewerkt volgens de gebruikelijke voorkeursvolgorde: eerst wordt gekeken naar maatregelen aan de bron, vervolgens naar maatregelen in de overdracht en pas daarna naar maatregelen bij de ontvanger. Daarmee wordt geluid- en trillinghinder zoveel mogelijk voorkomen of beperkt voordat aanvullende maatregelen aan gebouwen aan de orde zijn. Voorbeelden van mogelijke maatregelen zijn: Trillingsreducerende maatregelen in de exploitatiefase door bijvoorbeeld aanpassingen in de bovenbouwconstructie van de tramlijn, zoals: • Slappe beddingsplaatjes/ slappe loper onde ringegoten spoor • Undersleeper pads • Ballastmatten • Floating slab track Trillingsreducerende maatregelen in de bouwfase door bijvoorbeeld: • Het voorboren van de damwanden • Damwanden drukken in plaats van trillen Geluidsreducerende maatregelen in de exploitatiefase door bijvoorbeeld in de open delen van de ondergrondse ligging geluidsabsorberend materiaal toe te passen in de tunnelbakwanden om geluidrefelecties te voorkomen. Er zijn ook maatregelen mogelijk voor de tram zelf, zoals wieldempers, top-of-rail of flenssmering vanuit de tram. Geluidsreducerende maatregelen in de bouwfase door bijvoorbeeld: • Geluidsarme apparatuur toe te passen • Mobiele geluidsschermen te plaatsen • Strategische fasering van de werkplanning
49	109665470	Indiener stelt dat de zienswijzedocumenten onvoldoende inzichten biedt in bouwrisico's. Graafwerkzaamheden, funderingswerk en aanleg van tunnels of sporen kunnen zettingen, scheurvorming of andere bouwkundige schade veroorzaken aan het complex.	Antwoord is hetzelfde als rij 16
50	109665470	Indiener stelt dat de zienswijzedocumenten onvoldoende inzichten biedt in verkeersveiligheid tijdens de aanleg: Extra bouwverkeer en gewijzigde verkeersstromen kunnen risico's opleveren voor bewoners, bezoekers en fietsers rondom Wonderwoods.	Dit wordt herkend als een belangrijk aandachtspunt. In de volgende fase (planning- en studiefase) wordt het ontwerp nader uitgewerkt en de realisatie voorbereid. Vervolgens wordt in de voorbereiding op de uitvoering een BLVC-plan (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie) opgesteld, waarin aandacht wordt besteed aan door indiener genoemde aspecten.
51	109665470	Indiener stelt dat de zienswijzedocumenten onvoldoende inzichten biedt in aantasting van leefkwaliteit. Langdurige werkzaamheden kunnen leiden tot stof, geluid, verminderde bereikbaarheid en verlies van woongenot.	In de volgende fase (planning- en studiefase) worden deze thema's nader uitgewerkt en onderzocht. Hierin komen thema's zoals luchtkwaliteit, geluidhinder, trillingshinder, bereikbaarheid, groen en inrichting aan bod. Vervolgens wordt in de voorbereiding op de uitvoering een BLVC-plan (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie) opgesteld, waarin aandacht wordt besteed aan door indiener genoemde aspecten.

52	109665470	Indiener stelt dat de zienswijzedocumenten onvoldoende inzichten biedt in effect op de stedelijke natuur. Wonderwoods is ontworpen met veel groen en biodiversiteit. Werkzaamheden of wijzigingen in de openbare ruimte kunnen negatieve gevolgen hebben voor de aanwezige beplanting, vogels en insecten.	Antwoord is hetzelfde als rij 19
53	109665470	Indiener stelt dat de zienswijzedocumenten onvoldoende inzichten biedt in wind- en microklimaateffecten. Veranderingen in infrastructuur en openbare ruimte rond het gebouw kunnen invloed hebben op luchtstromen, geluidreflectie en de kwaliteit van de buitenruimte.	Op het moment dat de bouwfase is afgerond ligt de tram in een dichte bak. De ruimte boven op de bak wordt teruggegeven aan de openbare ruimte. Ten aanzien van informatie over de wind- en microklimaateffecten in de gebruiksfase kan worden gesteld: • Luchtstromen: gezien de trambaan in het stationsgebied en Beurskwartier ondergronds ligt verwachten we geen aanpassing van luchtstromen. • Geluidreflectie en geluidbelasting: daar waar de tram ondergronds en overdekt wordt aangelegd (dit is het geval bij de Jaarbeursboulevard) speelt geluid van de trambaan geen rol. Wat betreft de bouwfase (aanlegfase) kan het volgende worden gesteld: • Luchtstromen: hier is in deze onderzoeksfase geen onderzoek gedaan omdat het een ondergrondse ingreep betreft waar geen impact op de luchtstromen wordt verwacht. • Geluidreflectie en geluidbelasting: het aanleggen van de Merwedelijn vindt plaats met een open bouwput. Dit brengt tijdelijk geluidshinder met zich mee. In de volgende fases worden maatregelen om hinder zo veel mogelijk te beperken verder uitgewerkt. • Kwaliteit van de buitenruimte: uit het milieueffectonderzoek blijkt dat er tijdens de aanlegfase impact is op groen. In de volgende fases worden maatregelen uitgewerkt om de impact zo veel mogelijk te beperken.
54	109665470	Indiener stelt dat de zienswijzedocumenten onvoldoende inzichten biedt in bereikbaarheid van hulpdiensten. Tijdens de bouw- en exploitatiefase moet worden verzekerd dat hulpdiensten Wonderwoods snel kunnen blijven bereiken.	Antwoord is hetzelfde als rij 50
55	109665470	Indiener verzoekt om de aspecten trilling, bodem, water, ecologie en duurzaamheid nader uit te werken voordat een definitieve voorkeursbeslissing wordt genomen.	Antwoord is hetzelfde als rij 51
56	109665470	Indiener geeft aan dat uit de verkenning blijkt dat verschillende varianten zijn onderzocht, maar het is voor inwoners onvoldoende inzichtelijk waarom kosteneffectievere of minder ingrijpende alternatieven uiteindelijk zijn afgevallen. Daarnaast wordt er in het stationsgebied de komende jaren nog veel gebouwd, bijvoorbeeld Ondaatje, Oopen, De Knoop en de rest van de geplande bebouwing in het Beurskwartier waarbij tijdens de ontwerpfase nog rekening kan worden gehouden met de Merwedelijn. Bij Wonderwoods is dat niet meer het geval. Het besluit heeft onvoldoende onderzocht of er alternatieve trajecten zijn waarbij de risico's en overlast die de Merwedelijn kan opleveren in het ontwerp van de nieuwe bebouwing kunnen worden ondervangen. Tot slot lijkt de route via de Van Zijstweg en het terrein rond de Rabobank relatief makkelijk te zijn afgeschreven vanwege bezwaren van de Rabobank. Dit, in combinatie met het pas aan het einde betrekken van bewoners van Wonderwoods, geeft de indruk dat het Projectteam het belang en de wensen van de Rabobank boven die van de bewoners plaatst. Volgens de indiener verdient deze route nader onderzoek, mede vanwege de bestaande ruimte naast de Van Zijstweg aan de kant van de Jaarbeurs en achter de Rabobank waardoor er niet dichtbij bestaande woningen gebouwd hoeft te worden. Indiener verzoekt om een beter toegankelijk overzicht van de vergelijking tussen alternatieven, inclusief verschillen in kosten, reizigerscapaciteit, milieueffecten en uitvoeringsrisico's.	Antwoord is hetzelfde als rij 25
57	109665470	Indiener geeft aan dat de berichtgeving over het Beatrixgebouw vragen oproept over de participatie rondom het project. De Jaarbeurs heeft publiekelijk aangegeven niet vooraf te zijn geïnformeerd over de mogelijke gevolgen voor haar vastgoed, terwijl het gaat om een ingreep met potentieel grote ruimtelijke en economische gevolgen. Dit wekt de indruk dat belangrijke stakeholders pas in een laat stadium worden betrokken. Wij verzoeken daarom om een transparant participatieproces waarin bewoners, vastgoedeigenaren en gebruikers van gebouwen langs het tracé in een vroeg stadium actief worden geïnformeerd en betrokken bij de afweging van alternatieven.	Voor de MIRT Verkenning OV en Wonen is de afgelopen jaren op meerdere momenten gesproken met stakeholders, bewoners en andere belanghebbenden, waaronder de Jaarbeurs. De participatierapportage geeft een overzicht van de gevoerde gesprekken. Bij de start van de volgende projectfase wordt een participatieplan opgesteld. Hierin wordt beschreven hoe bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden worden betrokken bij de verdere uitwerking van de Merwedelijn. Zie ook het antwoord bij rij 15
58	109665245	Indiener geeft aan dat het voorgenomen besluit onvoldoende rekenschap van het meewegen van de belangen van de (toekomstige) bewoners van Wonderwoods en de mogelijke schade die het voorgenomen besluit voor de bewoners kan veroorzaken. Ook maakt het dit besluit onvoldoende duidelijk of alternatieve opties voor de aansluiting op Utrecht CS voldoende zijn onderzocht.	Antwoord is hetzelfde als rij 25
59	109665245	Indiener stelt dat bewoners van Wonderwoods pas in mei 2026 op de hoogte zijn gesteld van het mogelijke besluit tot het aanleggen van een tram onder de Jaarbeursboulevard. Indiener woont sinds eind 2024 in Wonderwoods en heeft het appartement in aanbouw begin 2021 gekocht. Het participatietraject heeft tot mei 2026 nagelaten de (toekomstige) bewoners van Wonderwoods te betrekken.	Antwoord is hetzelfde als rij 15

60	109665245	Indiener geeft aan dat tijdens de bouw schade aan de fundering en waterdichte bouwkuip onder Wonderwoods zou kunnen ontstaan door verzakking, trillingen, ongelukken of andere omstandigheden. Ook zou er schade aan binnen- of buitenzijde van Wonderwoods kunnen ontstaan, bijvoorbeeld aan muren, plafonds en kozijnen.	Antwoord is hetzelfde als rij 16
61	109665245	Indiener stelt dat mede vanwege de drukte in de bodem rondom Wonderwoods er een reële kans is op schade en/of uitval van voorzieningen voor Wonderwoods bewoners, bijvoorbeeld elektriciteit, stadsverwarming, water, riolering, internet, of warmte- en koudeopslag.	Antwoord is hetzelfde als rij 17
62	109665245	Indiener stelt dat bewoners worden geconfronteerd met overlast tijdens de bouw in een gebied waar in dezelfde periode waarschijnlijk al veel bouwoverlast zal zijn van andere reeds geplande projecten. Daarnaast kunnen negatieve effecten optreden met betrekking tot de natuur bij Wonderwoods, bijvoorbeeld het verstoren van broedende vogels door met de bouw gepaard gaand lawaai.	Antwoord is hetzelfde als N18
63	109665245	Indiener geeft aan dat het besluit mogelijk leidt tot meer trillings- of geluidsoverlast voor bewoners, niet alleen op maaiveldniveau maar ook binnen door doorgifte via fundering en betonnen constructie van het gebouw. Bewoners van Wonderwoods hebben inmiddels de ervaring dat geluid van trillingen door bijvoorbeeld boren goed door de betonnen constructie wordt doorgegeven.	Antwoord is hetzelfde als rij 20
64	109665245	Indiener stelt dat op basis van de documenten meerdere pijpen voor warmte- en koudeopslag rond de Jaarbeursboulevard verplaatst moeten worden wat tot schade zou kunnen leiden. Bovendien is er een risico op blijvende verminderde werking van de warmte- en koudeopslag.	Antwoord is hetzelfde als rij 21
65	109665245	Indiener geeft aan dat het besluit ook zou kunnen leiden tot blijvend verminderde kwaliteit van de omgeving van Wonderwoods, met name op de Jaarbeursboulevard. Niet alleen met betrekking tot zaken als groen, inrichting en geluid maar ook het risico dat de (horeca) ondernemers in de plint van Wonderwoods en in het toekomstige restaurant op de 7e verdieping de bouwperiode, met minder aanloop, uitstraling, terrasruimte en toegankelijkheid, niet overleven.	Antwoord is hetzelfde als rij 22 en rij 23
66	109665245	Indiener stelt dat het voorliggende besluit het project om tot goed openbaar vervoer voor de nieuwbouwplannen in en rond polder Rijnenburg te komen niet als geheel beschouwt, maar slechts in delen, omdat er nu “een kans” (budget) is om ongeveer de helft aan te leggen. De alternatieven die in de analyse worden besproken worden alleen gewogen als alternatief voor het deel waarvoor nu budget is en niet als oplossing voor het totale traject.	Antwoord is hetzelfde als 24
67	109665245	Indiener stelt dat het voorkeurstraject zoals deze in het besluit staat, zonder deze door te trekken richting Rijnenburg niet rendabel is. Het project kan dus alleen doorgaan als het hele traject kan worden gerealiseerd, maar het besluit motiveert niet waarom het voorkeurstraject en bouwmethode voor ook het hele traject optimaal is. Uit de beschikbaar gestelde studies blijkt dat er bij belanghebbenden een grote voorkeur bestaat voor boren.	Het antwoord op het eerste deel van de vraag is gelijk aan rij 46 Het antwoord op het tweede deel van de vraag is gelijk aan rij 24
68	109665245	Indiener geeft aan dat er in het stationsgebied de komende jaren nog veel gebouwd wordt, bijvoorbeeld Ondaatje, Oopen, De Knoop en de rest van de geplande bebouwing in het Beurskwartier waarbij tijdens de ontwerpfase nog rekening kan worden gehouden met de Merwedelijn. Bij Wonderwoods is dat niet meer het geval. Het besluit heeft onvoldoende onderzocht of er alternatieve trajecten zijn waarbij de risico’s en overlast die de Merwedelijn kan opleveren in het ontwerp van de nieuwe bebouwing kunnen worden ondervangen.	Antwoord is hetzelfde als rij 25
69	109665245	Indiener stelt dat de route via de Van Zijstweg en het terrein rond de Rabobank relatief makkelijk te zijn afgeschreven lijkt vanwege bezwaren van de Rabobank. Dit, in combinatie met het pas aan het einde betrekken van bewoners van Wonderwoods, geeft de indruk dat het Projectteam het belang en de wensen van de Rabobank boven die van de bewoners plaatst. Ons inziens verdient deze route nader onderzoek, mede vanwege de bestaande ruimte naast de Van Zijstweg aan de kant van de Jaarbeurs en achter de Rabobank waardoor er niet dichtbij bestaande woningen gebouwd hoeft te worden.	Antwoord is hetzelfde als rij 26
70	109662005	Indiener verzoekt om in de volgende fase niet alleen naar projectdekking binnen het MIRT te kijken, maar ook naar modellen waarin OV-investering en gebiedsontwikkeling gezamenlijk worden georganiseerd. Concreet verzoekt indiener om in de volgende fase expliciet uit te werken: 1. Hoe de samenhang tussen Merwedelijn en gebiedsontwikkeling bestuurlijk en financieel wordt geborgd. 2. Hoe waardestijging van grond en vastgoed rond de lijn kan bijdragen aan financiering, risicobeheersing en publieke kwaliteit. 3. Welke terugvalscenario’s bestaan als belangrijke randvoorwaarden, zoals de ontwikkeling van Stadseiland-Zuid, het vervolg richting Galecopperzoom/Rijnenburg of het vervallen dan wel herordenen van de A12-aansluiting, niet of later haalbaar blijken. 4. Hoe P+R Westraven en de autobereikbaarheid van bestaande functies en omliggende wijken worden	1) Dit is onderdeel van de aanpak voor de volgende fase. Afspraken worden gemaakt in de bestuursovereenkomst voor de planning- en studiefase van de Merwedelijn. 2) Het Rijk brengt samen met de regionale overheden de mogelijkheden voor alternatieve bekostiging in beeld. Wanneer er kansen voor de Merwedelijn uit ontstaan dan worden die toegepast in de volgende fase. Voor het doortrekken van de Merwedelijn naar Rijnenburg is een financiële bijdrage toegezegd door het consortium grondeigenaren Rijnenburg. 3) In de volgende fase sturen partijen integraal op de opgave van verstedelijking en infrastructuur. Bij de projectbeslissing aan het einde van de planning- en studiefase wordt het perspectief op vervolgstappen verstedelijking en de bijbehorende OV-oplossing meegewogen. 4) Dit wordt in de volgende fase verder uitgewerkt. Dit hangt samen met het onderzoek naar het wel of niet verwijderen

		geborgd. 5. Op welke gronden nu al wordt uitgegaan van tramtechniek en aansluiting op het SUNIJ-systeem, en of alternatieve systeemvarianten voldoende open zijn onderzocht?	van de aansluiting A12 Kanaleneiland. 5) Het verder bouwen op het bestaande tramsysteem heeft als belangrijkste voordelen dat: bestaande reizigers in Nieuwegein profiteren van een snellere verbinding, de schaalgrootte van het tramsysteem toeneemt met voordelen van flexibiliteit voor de exploitatie. Een keuze voor een gescheiden systeem betekent dat er meer ruimte nodig is bij Europalaan Zuid en er consequenties zijn voor de ruimtelijke kwaliteit.
71	109656163	Indiener eist een 100% waterdichte, juridische garantie dat het budget nooit mag of kan worden overschreden. Als de kosten de huidige ramingen overstijgen, moet het project onmiddellijk worden stopgezet.	Antwoord is hetzelfde als rij 47
72	109656163	Indiener vraagt hoe de overheid concreet gaat voorkomen dat dit project financieel ontspoort.	Antwoord is hetzelfde als rij 71
73	109656163	Indiener vraagt welke harde garanties de burger van Utrecht krijgt dat eventuele tegenvallers niet worden verhaald op de inwoners via verhoging van de ozb, parkeertarieven of andere lokale lasten? Welke partij (het Rijk of de regio) tekent voor het volledige risico?	Alle opdrachtgeven partijen (Rijk en regio) tekenen na vaststelling van het Voorkeursbesluit de Bestuursovereenkomst voor de volgende fase. In de Bestuursovereenkomst spreken partijen af hoe kostenoverschrijdingen te voorkomen. Indien er toch sprake is van een tegenvallers die niet op verantwoorde wijze binnen de risicoreservering kunnen worden opgevangen, dan starten Rijk en Regio op dat moment het overleg daarover. Voorafgaand aan de realisatiefase wordt op dezelfde manier een bestuursovereenkomst realisatiefase opgesteld. Er kan niet worden vooruitgelopen op mogelijke financiële beslissingen in de toekomst.
74	109656163	Indiener vraagt of er voor de aanleg en de gebruiksfase van de Merwedelijn al officiële Aerius-stikstofberekeningen en milieueffectrapportages (MER) zijn opgesteld? Zo ja, waar zijn deze rapporten exact in te zien?	Voor de gebruiksfase zijn AERIUS-berekeningen uitgevoerd, welke staan beschreven in de effectnotitie Ecologie en Natuur (hoofdstuk 4 Effecten op beschermde gebieden). Voor de realisatiefase is op pagina 20 van de effectnotitie gesteld dat er voor de uitvoering uit wordt gegaan van de inzet van emissieloze voertuigen, waardoor geen stikstofdepositie optreedt door het vervoer van materialen en de inzet van materieel in het bouwproces. Voor de realisatiefase is dus geen significant effect verwacht en is daarom ook geen AERIUS-berekening uitgevoerd.
75	109656163	Indiener vraagt hoe wordt gegarandeerd dat bouwbedrijven tijdens de realisatie 100% emissieloos bouwen? Welke sancties worden opgelegd als overheden of bedrijven zich niet aan de stikstof- en milieunormen houden?	In de fase MIRT-verkenning is nog niet begonnen met de voorbereiding van de aanbesteding voor de aanleg van de Merwedelijn. In de toekomst worden de aanbestedingsdocumenten opgesteld waarin eisen ten aanzien van emissieloos bouwen en eventuele sancties worden opgenomen. Het moet voor de realisatiefase nog worden onderzocht of het realistisch en haalbaar is om 100% emissieloos te bouwen. Voor de aannames die gehanteerd zijn hierover in de verkenningsfase is fase is advies uitgebracht door de Commissie MER. Zij schrijft hierover “De Commissie onderschrijft de conclusies in het MER dat er geen significante effecten tijdens de aanlegfase op Natura 2000-gebieden plaatsvinden, uitgaande van aanleg met elektrische apparatuur. Al zijn er naar verwachting nog wel uitzonderingen voor zwaar en specialistisch materieel (SEB) dat bij dit type project wordt ingezet: Ingroeimodel SEB | Schoon en Emissieloos Bouwen. Ze beveelt daarom aan dit in het project-MER voor het VKA goed uit te werken en daarin kwantitatieve berekeningen van de effecten uit te werken.
76	109656163	Indiener vraagt in hoeverre de mening van omwonenden écht is meegewogen, aangezien het 'Voorkeursalternatief' al vast lijkt te staan vóórdat deze inspraakronde is afgerond? Wordt de inspraakprocedure hiermee niet gereduceerd tot een formaliteit?	De afgelopen jaren is op meerdere momenten de mening van omwonenden opgehaald. Bijvoorbeeld via informatieavonden en via een enquête. De opbrengst daarvan is meegewogen in de totstandkoming van het voorkeursalternatief en in alle (bestuurlijke) gesprekken in voorbereiding daarop. Voor een nadere toelichting op de participatie en de wijze waarop reacties uit de omgeving zijn betrokken, verwijzen wij naar het antwoord op rij 15. De ontwerp-voorkeursbeslissing markeert het moment waarop het voorkeursalternatief, inclusief de onderliggende afwegingen en het plan-MER, formeel aan de omgeving wordt voorgelegd. De ontvangen zienswijzen, samen met het verplichte toetsingsadvies van de Commissie mer worden betrokken bij de verdere besluitvorming. Dit kan aanleiding geven om de ontwerp-voorkeursbeslissing of de onderbouwing daarvan aan te passen voordat de definitieve voorkeursbeslissing wordt vastgesteld. De terinzagelegging is daarmee een wezenlijk onderdeel van het besluitvormingsproces, waarin participatie en zorgvuldige afweging van belangen expliciet zijn geborgd.
77	109656163	Indiener vraagt hoe lokale ondernemers en bewoners worden gecompenseerd voor de jarenlange economische schade, geluidsoverlast en bereikbaarheidsproblemen tijdens de bouw? Is hier al een budget voor gereserveerd, en zo ja, hoeveel?	In eerste instantie zal vanuit het project worden ingezet op het waar mogelijk voorkomen of beperken van schade. Aanleg van de tramlijn kan echter wel leiden tot nadeel voor omwonenden en bedrijven en mogelijk tot nadeelcompensatie(-claims). Voor de beoordeling hiervan geldt een wettelijke regeling en in Utrecht is een specifieke beleidsregel voor nadeelcompensatie bij infrastructurele maatregelen. In de kostenraming is rekening gehouden met kosten voor eventuele schade door de tramlijn. Het budget sluit aan bij de complexiteit van dit project. In de volgende fase wordt het budget gedetailleerder benoemd. Zie ook reactie onder rij 23 voor een nadere toelichting op een mogelijk verzoek om tegemoetkoming van nadeelcompensatie.
78	109676686	Zienswijze is een kopie van 109665245 op rij 58 t/m 69	Zienswijze is een kopie van 109665245 op rij 58 t/m 69

79	109670473	Indiener stelt dat de voorkeursvariant een gedeeltelijk open bak betreft, wat leidt tot beperkte mogelijkheden om de Europalaan over te steken. De beoogde oversteekvoorzieningen over de open bak voor fietsers en voetgangers zijn met name voor voetgangers onvoldoende. Ten eerste gelden voor voetgangers andere eisen dan voor fietsers als het gaat om maaswijdte; daar dient dus rekening mee te worden gehouden. Ten tweede is het van cruciaal belang hoe de oversteken passen in het loopnetwerk: worden deze voldoende afgestemd op de ontwikkelingen van de Merwedekanaalzone? Als je oversteekt en je loopt bijvoorbeeld tegen een grote wand van bebouwing aan, is dat zeker geen uitnodigende route. Ten derde beperkt dit de flexibiliteit: als later blijkt dat een andere looproute veiliger en/of logischer is, is de oversteekvoorziening niet zomaar te verplaatsen.	Onderkend wordt dat een open, verdiept tracé invloed heeft op de mogelijkheden om de Europalaan over te steken. Daarom is bij de ontwikkeling van het voorkeursalternatief nadrukkelijk aandacht besteed aan de inpassing van oversteekvoorzieningen voor fietsers en voetgangers. De locaties van de oversteekvoorzieningen zijn afgestemd op de huidige en geplande routes voor langzaam verkeer en sluiten aan op de stedenbouwkundige plannen voor de Merwedekanaalzone. Hierdoor wordt beoogd logische en aantrekkelijke verbindingen tussen beide zijden van de Europalaan te realiseren. Voor voetgangers zijn oversteken voorzien met een gemiddelde onderlinge afstand van circa 210 meter, waarbij de werkelijke afstand varieert tussen ongeveer 110 en 270 meter doordat wordt aangesloten op bestaande en nieuw aan te leggen loop- en fietsroutes. Erkend wordt dat deze maaswijdte voor voetgangers groter is dan gewenst gezien het gemeentelijk beleid. Tegelijkertijd wordt onderkend dat de ligging van een verdiept tracé de flexibiliteit voor toekomstige aanpassingen van het netwerk van langzaam verkeer verbindingen kan beperken. De verdere uitwerking van het ontwerp richt zich daarom op een robuuste inpassing die aansluit bij de verwachte ruimtelijke ontwikkelingen en gebruiksstromen in het gebied. Voor het zuidelijk deel van de Europalaan wordt de hoogteligging van de tramlijn in de volgende fase nader uitgewerkt. Hierbij wordt ook de uiteindelijke ligging en het aantal oversteekvoorzieningen verder bepaald.
80	109670473	Indiener geeft aan dat uit kostenoverwegingen gekozen is voor de half open variant, en niet voor de variant met een volledig gesloten bak. Hier zijn fietsers en voetgangers de dupe van. Een goede OV-ontsluiting is cruciaal voor de ruimtelijke ontwikkeling van stad en regio. Daar hoort echter bij dat juist rondom de gebiedsontwikkeling van de Merwedekanaalzone – een autoluwe zone – de voetgangerinfrastructuur optimaal is geregeld. Dat dit investeringen vraagt moge duidelijk zijn.	Onderkend wordt dat een volledig overdekte ligging meer mogelijkheden biedt voor het realiseren van oversteekvoorzieningen en verbindingen voor voetgangers en fietsers dan een deels open verdiepte ligging. Bij de keuze voor het voorkeursalternatief is echter een integrale afweging gemaakt. . Bij de uitwerking van het voorkeursalternatief is nadrukkelijk aandacht besteed aan de voetgangers- en fietsverbindingen in en rondom de Merwedekanaalzone. Ondanks de deels open ligging worden meerdere oversteekmogelijkheden gerealiseerd die aansluiten op de bestaande en toekomstige routes voor langzaam verkeer. Daarmee wordt beoogd de samenhang tussen de verschillende deelgebieden van de Merwedekanaalzone te waarborgen. De meer gedetailleerde inrichting van de openbare ruimte en de oversteekvoorzieningen wordt in de volgende fase verder uitgewerkt. Daarbij blijft het uitgangspunt dat de Merwedekanaalzone zich ontwikkelt tot een gebied waar lopen, fietsen en openbaar vervoer centraal staan.
81	109702723	Zienswijze is een kopie van 109665245 op rij 58 t/m 69	Zienswijze is een kopie van 109665245 op rij 58 t/m 69
82	109701611	Zienswijze is een kopie van 109665470 op rij 46 t/m 57	Zienswijze is een kopie van 109665470 op rij 46 t/m 57
83	109701257	Indieners geven een aandachtspunt voor het vervolg van de procedure mee: gelijkwaardige afweging tussen wonen en werken. Indieners constateren dat woningbouwscenario's uitgebreid zijn onderzocht, terwijl de economische effecten van mogelijke functieverdringing slechts beperkt zijn uitgewerkt en verzoeken daarom om: • een economische impactanalyse van de verschillende ontwikkelscenario's; • een analyse van effecten op het huidige werkgelegenheidsaanbod; • een analyse van effecten op regionale koopkrachtbinding; • een analyse van de economische betekenis van de bestaande functies voor de stad en regio.	Stadseiland Zuid is in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 aangewezen als stedelijke knoop waar verstedelijking en woningbouw is voorzien. In de Programmatische Verkenning Stadseiland Zuid heeft het college van Utrecht de ambitie vastgesteld om het gebied hoog stedelijk te ontwikkelen, met een balans tussen wonen, werken en voorzieningen. De verdere uitwerking van deze opgave vraagt om een zorgvuldige afweging van de verschillende belangen en functies in het gebied. Deze afweging vindt plaats in het verdere planproces van de gebiedsontwikkeling. Ten behoeve van de afweging wordt in het vervolgproces invulling gegeven aan deze aandachtspunten doordoor gezamenlijk aanvullend onderzoek te doen naar de toekomstige positie van de Woonboulevard, als verdere verdieping op het onderzoek van INRetail, Daarnaast wordt binnen U Ned onderzoek uitgevoerd naar de economische effecten van het (eventueel) verwijderen van de op- en afritten van de A12. De resultaten van deze onderzoeken worden betrokken bij de verdere afweging tussen wonen, werken en voorzieningen in het planproces van Stadseiland Zuid. De BIZ van de WBU en Business Eiland Utrecht worden als vertegenwoordigers van de ondernemers bij deze onderzoeken betrokken, en het is ook mogelijk als individuele partij aan te sluiten.
84	109701257	Indieners geven een aandachtspunt voor het vervolg van de procedure mee: bereikbaarheid als randvoorwaarde. Voor de Woonboulevard Utrecht, Business Eiland Utrecht en diverse leisure functies vormt autobereikbaarheid een essentiële randvoorwaarde. Meer dan tachtig procent van de bezoekers van de Woonboulevard arriveert per auto. Dit hangt samen met het regionale verzorgingsgebied en het karakter van de aankopen. Nieuwe OV-verbindingen zijn een belangrijke aanvulling, maar vormen geen vervanging voor de bereikbaarheid die nodig is voor grootschalige detailhandel, kantoren, hotels en leisure voorzieningen. Wij verzoeken daarom om minimale normen voor bereikbaarheid en parkeercapaciteit expliciet vast te leggen in de verdere planuitwerking.	Bereikbaarheid vormt een belangrijke randvoorwaarde voor het functioneren van bestaande economische functies in het gebied. In de Programmatische Verkenning Stadseiland Zuid is deze randvoorwaarde daarom ook expliciet benoemd. In het U Ned-vervolgonderzoek naar de eventuele verwijdering van de op- en afritten van de A12 worden de effecten op het economisch functioneren van het gebied daarom in beeld gebracht. De uitkomsten van deze onderzoeken worden betrokken bij de verdere gebiedsontwikkeling.

			Het vastleggen van normen is een uitkomst van een gesprek met de raad en de stad over wat acceptabel is en wanneer niet meer. Hierbij is het nodig inzicht te hebben in de effecten van verkeersmaatregelen. een dergelijk gesprek en een integrale weging van alle effecten (economisch, ruimtelijk, milieueffecten) wordt in de verdere planuitwerking wel gevoerd.
85	109701257	Indieners geven een aandachtspunt voor het vervolg van de procedure mee: uit onderzoeken van DTNP en INretail blijkt dat functiemenging op woonwinkelclusters mogelijk is, maar dat dit een complexe ontwerpopgave is waarbij behoud van economische vitaliteit centraal moet staan (zie hiervoor ook de whitepaper van DTNP, WBU en INretail). Wij ondersteunen nader onderzoek naar functiemenging, maar verzoeken om hierbij uit te gaan van behoud en versterking van bestaande economische functies als uitgangspunt.	Er wordt kennisgenomen van de door indieners genoemde onderzoeken naar functiemenging op woonwinkelclusters. Ook in de Programmatische Verkenning Stadseiland Zuid is benoemd dat behoud van de economische functie van het gebied een belangrijk uitgangspunt vormt. Het gezamenlijk op te starten onderzoek naar hoe de Woonboulevard in een hoogstedelijk gemengd gebied met veranderde randvoorwaarden kan functioneren richt zich mede op de vraag onder welke voorwaarden functiemenging van wonen en woonwinkels mogelijk is, met behoud van een economisch vitale en toekomstbestendige woonboulevard. De uitkomsten van dit onderzoek worden betrokken bij de verdere gebiedsontwikkeling.
86	109701257	Indieners geven een aandachtspunt voor het vervolg van de procedure mee: regionale betekenis van de Woonboulevard expliciet erkennen. De Woonboulevard Utrecht vervult een bovenregionale functie die niet eenvoudig elders in de stad kan worden opgevangen. Het verdwijnen of verzwakken van deze functie leidt niet tot het verdwijnen van de vraag, maar tot verplaatsing van bezoekersstromen naar andere regio's en grotere reisafstanden voor consumenten. Wij verzoeken daarom om de regionale betekenis van de Woonboulevard expliciet te verankeren in de verdere gebiedsontwikkeling.	Erkend wordt dat de Woonboulevard Utrecht een belangrijke economische en regionale functie vervult. Deze functie en de bijdrage van het gebied aan werkgelegenheid, voorzieningen en economische activiteit vormen daarom belangrijke aandachtspunten bij de verdere uitwerking van de gebiedsontwikkeling. In de Programmatische Verkenning Stadseiland Zuid is benoemd dat behoud van de economische functie van het gebied een belangrijk uitgangspunt vormt. Daarom voert de gemeente samen met de Woonboulevard Utrecht onderzoek uit naar de waarde van de Woonboulevard voor de stad en regio en hoe de Woonboulevard in een hoogstedelijk gemengd gebied met veranderde randvoorwaarden kan functioneren.
87	109701257	Indieners verzoeken om economische stakeholders structureel te betrekken bij de verdere uitwerking. De Woonboulevard Utrecht, Business Eiland Utrecht, INretail en Van der Valk willen een actieve partner zijn in de verdere ontwikkeling van de A12-zone.	Onderschreven wordt de structurele betrokkenheid van economische stakeholders bij de verdere uitwerking van de plannen voor Stadseiland Zuid. De BIZ Woonboulevard Utrecht en Business Eiland Utrecht worden betrokken bij zowel het onderzoek naar de toekomst van de Woonboulevard (via gemeentelijk projectteam Stadseiland Zuid) als bij het vervolgonderzoek over het mogelijk verwijderen van de snelwegaansluiting A12 Kanaleneiland (U Ned). Daarnaast bestaat de mogelijkheid voor individuele partijen om bij deze trajecten aan te sluiten. Als laatste is er de mogelijkheid om bij de VerstedelijkingsAlliantie aan te sluiten, waarvoor onder andere besturen van de BIZ WBU en Business Eiland onlangs een uitnodiging hebben ontvangen.
88	109701257	Indieners verzoeken om in het vervolgproces te sturen op een integrale ontwikkeling waarin bestaande economische kracht niet wordt gezien als een inpasvraagstuk, maar als een volwaardige bouwsteen op basis waarvan het toekomstige stadsdeel ontwikkeld kan worden.	Het economisch belang van het gebied wordt niet benaderd als een inpasvraagstuk, en wordt juist meegenomen als volwaardige bouwsteen, zoals ook aangegeven in de Programmatische Verkenning. Er is wel beschreven dat vervolgonderzoeken nodig zijn, om te onderzoeken op welke manier de bestaande bedrijvigheid in een gemengd gebied kunnen blijven bestaan. Die onderzoeken worden in samenspraak met de ondernemers in het gebied uitgevoerd. De structurele betrokkenheid van economische stakeholders in het gebied bij deze onderzoeken en de integrale gebiedsontwikkeling wordt onderschreven.
89	109701257	Indieners verzoeken om de economische betekenis van bestaande functies expliciet te verankeren in de verdere uitwerking van de voorkeursbeslissing en de daaropvolgende planvorming.	De voorkeursbeslissing voor de Merwedelijn richt zich op de toekomstige OV-verbinding en doet geen uitspraken over de invulling van functies binnen de gebiedsontwikkeling van Stadseiland Zuid. De economische betekenis van bestaande functies wordt daarom niet in het kader van de voorkeursbeslissing afgewogen, maar vormt wel een aandachtspunt bij de verdere uitwerking van de gebiedsontwikkeling. De resultaten van het onderzoek naar de toekomst van de Woonboulevard en het U Ned-vervolgonderzoek naar de bereikbaarheid van het gebied dragen bij aan deze integrale afweging.
90	109699030	Zienswijze is een kopie van 109665470 op rij 46 t/m 57	Zienswijze is een kopie van 109665470 op rij 46 t/m 57
91	109696896	Zienswijze is een kopie van 109701257 op rij 83	Zienswijze is een kopie van 109701257 op rij 83
92	109696870	Indiener stelt dat het participatietraject tot mei 2026 structureel heeft nagelaten om de (toekomstige) bewoners van Wonderwoods te betrekken. De verkoop van de appartementen in Wonderwoods startte begin 2021 en de eerste bewoners zijn eind 2024 in het gebouw getrokken. Desondanks zijn wij pas in mei 2026 – bij de terinzagelegging van de ontwerp-voorkeursbeslissing – voor het eerst geconfronteerd met het ingrijpende besluit om een tram in verdiepte ligging direct onder/langs de Jaarbeursboulevard aan te leggen. Dit is in strijd met de uitgangspunten van de Code Participatie en het motiveringsbeginsel. Belanghebbenden zijn pas in een stadium gehoord waarin de cruciale tracékeuzes al in beton gegoten lijken te zijn.	Antwoord is hetzelfde als rij 15
93	109696870	Indiener vreest voor onomkeerbare schade aan de fundering, de ondergrondse parkeergarages en de waterdichte bouwkuip van Wonderwoods als gevolg van gronddeformatie, trillingen en bemaling en eist dat er, alvorens enig besluit definitief wordt, een onafhankelijke contra-expertise wordt uitgevoerd naar de constructieve veiligheid van Wonderwoods in relatie tot de gekozen bouwmethode. Tevens eisen wij voorafgaand aan de bouw een volledige bouwkundige nulmeting en de inrichting van een onafhankelijk schadeloket met omgekeerde bewijslast ten gunste van de bewoners.	Antwoord is hetzelfde als rij 16, rij 20 en rij 29

94	109696870	Indiener stelt dat meerdere kritieke pijpen voor warmte- en koudeopslag (WKO) rond de Jaarbeursboulevard moeten worden verplaatst, met een reëel risico op fysieke schade en een structurele afname van het energetisch rendement. Dit betekent concreet dat de bewoners van Wonderwoods het risico lopen op een blijvend disfunctionerende klimaatvoorziening en substantieel hogere energielasten. Het is onbestaanbaar dat een overheidsinstelling ten behoeve van een 'duurzaam' mobiliteitsproject de private, hoogwaardig duurzame energievoorziening van een icoonproject als Wonderwoods structureel beschadigt en financieel devalueert.	Antwoord is hetzelfde als rij 21
95	109696870	Indiener geeft aan dat Wonderwoods een doorlopende betonconstructie kent. De ervaring leert dat trillingen uit de directe omgeving (zoals boor- en funderingswerkzaamheden) direct en versterkt hoorbaar zijn in de bovengelegen woningen. De exploitatie van een tram in verdiepte ligging op korte afstand van de fundering zal leiden tot blijvende laagfrequente trillings- en geluidsoverlast. In de gepresenteerde stukken ontbreekt een specifiek akoestisch en trillingstechnisch onderzoek dat de effecten binnen de woningen van Wonderwoods garandeert binnen de wettelijke (en comfort)normen.	Antwoord is hetzelfde als rij 20
96	109696870	Indiener geeft aan dat Wonderwoods is ontworpen als een levend ecosysteem, inclusief vitale horeca- en retailvoorzieningen in de plint en een restaurant op de 7e verdieping. Een jarenlang grootschalig open-bouwkuip-traject op de Jaarbeursboulevard snijdt de toegankelijkheid, de terrasruimte en de aanloop naar deze ondernemers af. Het risico is levensgroot dat deze ondernemers de bouwfase niet overleven, wat leidt tot directe leegstand en een blijvende aantasting van de leefbaarheid en de uitstraling van onze directe woonomgeving.	Antwoord is hetzelfde als rij 65
97	109696870	Indiener stelt dat het besluit kiest voor een ondoelmatige fasering: er wordt nu een besluit genomen over een tracé waarvan slechts de helft (tot Westraven) is gefinancierd. De exploitatie hiervan is zonder doortrekking naar Rijnenburg niet rendabel.	Antwoord is hetzelfde als rij 24
98	109696870	Indiener stelt dat het alternatieve tracé via de Van Zijstweg (langs het Rabobank-terrein) op lichte gronden terzijde geschoven is, schijnbaar enkel om de belangen van de Rabobank te ontzien. Hierdoor ontstaat de indruk dat commerciële belangen van grootzakelijke spelers prevaleren boven de leefbaarheid en eigendomsrechten van honderden burgers in het Beurskwartier. De route Van Zijstweg biedt door de bestaande ruimte juist de kans om de Merwedelijn op veilige afstand van woonbebouwing in te passen en dient om die reden opnieuw volwaardig te worden onderzocht.	Antwoord is hetzelfde als rij 25
99	109696870	Indiener stelt dat onvoldoende is onderzocht of een volledig geboorde tunnelbuis, in plaats van een open/dichte verdiepte ligging op maaiveldniveau, de bovengenoemde risico's voor de bodemenergie en funderingen van Wonderwoods kan wegnemen. Uit de beschikbare participatiestukken blijkt dat er bij nagenoeg alle belanghebbenden een zware voorkeur bestaat voor een geboorde variant. Het Besluit motiveert niet deugdelijk waarom hier, ondanks de enorme ondergrondse risico's, van af is geweken.	Antwoord is hetzelfde als rij 41
100	109696870	Indiener verzoekt het Projectteam dringend om: 1. Het huidige Ontwerp-voorkeursbesluit niet in deze vorm vast te stellen; 2.Eerst een onafhankelijk, specifiek onderzoek uit te voeren naar de effecten op de fundering en de WKO-systemen van Wonderwoods; 3. Het alternatieve tracé via de Van Zijstweg en de variant van een volledig geboorde tunnel alsnog volwaardig en gelijkwaardig mee te wegen in een herziene MER/Verkenning.	Hoewel de zorgen van bewoners van Wonderwoods duidelijk naar voren komen geven deze geen aanleiding het Voorkeursbesluit nu niet vast te stellen. Op dit moment is sprake van een ontwerp op hoofdlijnen. In de planuitwerkingsfase wordt het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Bij het verder detailleren van het ontwerp worden beheersmaatregelen onderzocht en toegepast om de zorgen van indiener zo veel mogelijk weg te nemen. Zoals ook aangegeven onder rij 21, wordt gedetailleerder onderzoek naar de effecten op de fundering en de WKO-systemen uitgevoerd. Het verzoek om het tracé via de Van Zijstweg en de variant van een volledig geboorde tunnel alsnog volwaardig mee te wegen wordt eveneens niet overgenomen. Deze varianten zijn al volwaardig meegewogen in deze MIRT-verkenning. Het tracé via de van Zijstweg was onderdeel van de viaductvariant en een boortunnelvariant. De verdiepingsfase heeft laten zien dat (gedeeltelijke) maaiveldoplossingen en viaductvarianten ruimtelijk, verkeerskundig en stedenbouwkundig onvoldoende zijn. Daarom vallen deze varianten af. De boortunnel en de volledig verdiepte ligging dragen wel voldoende bij aan het beoogde doel, maar passen beiden niet binnen het haalbare budget. Daarom is onderzocht in hoeverre kostenoptimalisaties en/of gefaseerde aanleg van de varianten mogelijk is. De verdiepte ligging biedt mogelijkheden tot kostenoptimalisaties bij de kruising met de A12 en de mogelijkheid tot gefaseerde aanleg van de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Een boortunnel is niet te combineren met een nieuwe brug, en biedt minder kansen voor kostenoptimalisaties en gefaseerde aanleg. Daarom is gekozen voor de verdiepte ligging.
101	109683746	Zienswijze is een kopie van 109701257 op rij 83	Zienswijze is een kopie van 109701257 op rij 83
102	109683638	Zienswijze is een kopie van 109701257 op rij 83	Zienswijze is een kopie van 109701257 op rij 83
103	109721512	Indiener stelt pas in mei 2026 op de hoogte gesteld te zijn van het mogelijke besluit tot het aanleggen van een tram onder de Jaarbeursboulevard. Ik ben sinds eind 2024 aanwonende van het tracé (en eigenaar van	Antwoord is hetzelfde als rij 15

		appartement in aanbouw sinds 2021). Het participatietraject heeft tot mei 2026 nagelaten de (toekomstige) aanwonenden van de Jaarbeursboulevard te betrekken.	
104	109721512	Indiener stelt dat de stukken onvoldoende inzicht geven in de risico's van de aanleg voor bestaande bebouwing, funderingen, de waterdichte bouwkuip en aanwezige nutsvoorzieningen. Gezien de omvang van de werkzaamheden acht ik het noodzakelijk dat vooraf uitgebreider wordt onderzocht welke risico's bestaan voor zettingen, trillingen en constructieve schade en verzoek daarom: • een locatie-specifieke risicoanalyse voor direct aanwonenden uit te voeren; • vooraf een nulmeting van woningen uit te voeren; • duidelijk vast te leggen hoe eventuele schade wordt voorkomen, gemonitord en vergoed.	Antwoord is hetzelfde als rij 16, rij 20 en rij 29
105	109721512	Indiener mist in de ontwerpstukken een concrete analyse van de gevolgen voor bestaande WKO-systemen tijdens aanleg én exploitatie. Indiener verzoekt expliciet inzichtelijk te maken: • welke risico's bestaan voor bestaande WKO-bronnen; • welke maatregelen worden genomen om uitval of capaciteitsverlies te voorkomen; • hoe eventuele schade of functieverlies wordt gecompenseerd.	Antwoord is hetzelfde als rij 21
106	109721512	Indiener geeft aan dat de bouw naar verwachting meerdere jaren zal duren. In de stukken wordt onvoldoende concreet gemaakt welke gevolgen dit heeft voor geluidsoverlast, stofhinder, bereikbaarheid en de veiligheid van voetgangers en fietsers rond de Jaarbeursboulevard en de noordpunt van de Croeselaan. Indiener verzoekt om een uitgebreider hinderbeperkingsplan, waarin onder meer aandacht wordt besteed aan: • maximale geluid- en stofbeperkende maatregelen; • het zoveel mogelijk in stand houden van loop- en fietsroutes; • bereikbaarheid van woningen en voorzieningen gedurende de gehele bouwperiode; • transparante communicatie met omwonenden.	In de fase MIRT-verkenning is nog geen sprake van de voorbereiding van de aanleg van de Merwedelijn. Dit gebeurt in de planning- en studiefase en daarna, als er een projectbeslissing wordt genomen, bij de voorbereiding van de aanbesteding. Het opstellen van eisen voor het beperken van geluidsoverlast, stofhinder, in stand houden van bereikbaarheid en de veiligheid van voetgangers en fietsers gebeurt in deze periode. Vervolgens wordt in de voorbereiding op de uitvoering een BLVC-plan (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie) opgesteld, waarin aandacht wordt besteed aan door indiener genoemde (hinderbeperkings)aspecten.
107	109721512	Indiener krijgt uit de stukken de indruk dat de gekozen voorkeursvariant in belangrijke mate rekening houdt met de bereikbaarheid en ruimtelijke wensen van grote werkgevers rond het beginpunt van de lijn, terwijl de belangen van bestaande bewoners langs de lijn minder zichtbaar zijn meegewogen. De belangenafweging tussen hun wensen en de bereikbaarheid, leefbaarheid en belangen van omwonenden is onvoldoende inzichtelijk. Indiener verzoekt in de definitieve besluitvorming explicieter te motiveren hoe de belangen van huidige bewoners zijn afgewogen ten opzichte van de belangen van toekomstige gebiedsontwikkeling, grote werkgevers en de bestaande autobereikbaarheid.	Antwoord is hetzelfde als rij 25
108	109721512	Indiener geeft aan dat de ontwerpkeuze sterk lijkt gericht op een snelle ondergrondse verbinding tot aan de A12-zone. Indiener mist echter een evenwichtige afweging ten opzichte van andere kwaliteiten van stedelijk openbaar vervoer, zoals: • een fijnmaziger netwerk met beter bereikbare haltes; • een goede integratie met het bestaande OV-netwerk; • sociale veiligheid door levendige bovengrondse haltes; • betere reizigerservaring van een bovengrondse verbinding. Ik verzoek deze aspecten explicieter te betrekken in de uiteindelijke belangenafweging.	De keuze voor een ongelijkvloerse verbinding van de Merwedelijn hangt samen met de knelpunten in het mobiliteitssysteem en de noodzaak om hogere tramfrequenties mogelijk te maken. De combinatie van hoge tramfrequenties, regionaal busverkeer en toenemende verkeersdruk op kruispunten (voetgangers, fietsverkeer en ander verkeer) leidt tot knelpunten. De toevoeging van circa 75.000 woningen in Groot Merwede en Rijnenburg vraagt om omvangrijke mobiliteitsmaatregelen. Het eerste deel van de Merwedelijn speelt hierop in. In het onderzoekstraject zijn verschillende vormen van integratie met het OV-netwerk onderzocht. Een voorbeeld hiervan zijn de verschillende opties voor de omgang met de bestaande tramlijn in Kanaleneiland. Een beschrijving van deze varianten is opgenomen in het Verkenningenrapport en planMER deel 1 (november 2024, pagina 12). In het voorkeursalternatief wordt voorgesteld om de tramverbinding in Kanaleneiland en de Merwedelijn te integreren. Daarmee wordt de Merwedelijn geen aparte verbinding, maar een uitbreiding van het tramnetwerk. De fijnmazigheid van het Utrechtse tramnetwerk blijft daarmee gehandhaafd. Bij de uitwerking van ondergrondse haltes geldt sociale veiligheid als aandachtspunt. Dit is ook erkend in 2-07 Effectnotitie Ruimtelijke Kwaliteit – Versie 4.0 (pagina 21). In de volgende fase wordt dit aandachtspunt meegenomen in de verdere uitwerking. Het gaat hierbij concreet om de inrichting van de haltes en de directe omgeving. De beleving van reizigers wordt bepaald door meerdere aspecten. Snelheid en betrouwbaarheid zijn daarbij belangrijke basiskwaliteiten. Dit staat ook beschreven in de OV-klantwenspiramide. In het OV-netwerkperspectief 2025–2050 van de provincie (pagina 22) is hierover een toelichting opgenomen.
109	109714105	De visie van de indiener is als volgt: autonome hogevloers lightrail voertuigen voor de aan te leggen Merwedelijn. De haltes die door zowel het oude SUNIJ als het nieuwe traject aangedaan zullen worden zijn vooralsnog haltes: Kanaleneiland-Zuid en P+R Westraven. De haltes zullen 170~ meter zijn om beide voertuigen te kunnen accommoderen. Dit is ook de lengte van de eerder benoemde haltes van Randstadrail.	De techniekkeuzes voor de Merwedelijn hangen samen met de rest van het OV-netwerk. Het gaat om een uitbreiding van het bestaande tramnetwerk, waarbij ook bestaande trams in de toekomst gebruikmaken van het nieuwe tracé. De optie om met twee typen trams te werken betekent dat ondergrondse haltes groter, complexer en duurder worden. Daarnaast zorgt deze optie voor minder flexibiliteit in de exploitatie (uitwisselbaarheid, lijnvoering en omgang met verstoringen). Analyses van de capaciteit laten verder zien dat met lage vloertrams van 75 meter voldoende capaciteit

			wordt geboden, zowel nu als in de toekomst. Ook als rekening gehouden wordt met de ontwikkeling van Rijnenburg. Een beschrijving hiervan is opgenomen in 2-02 Effectnotitie Toekomstvastheid – Versie 4.0 (pagina 17). Voor autonoom rijden is de keuze tussen hoge- en lage vloertrams in principe niet onderscheidend. De ontwikkeling van autonoom rijden wordt door de provincie Utrecht op de voet gevolgd en wordt, waar mogelijk, meegenomen in de verdere voorbereiding en inrichting van het tweede deel van de Merwedelijn naar Rijnenburg. Overigens brengt ook autonoom rijden exploitatiekosten met zich mee.
110	109712846	De bouw en/of exploitatie van de Merwedelijn en het eindstation onder het Beatrixgebouw heeft gevolgen voor de exploitatie van het rijkskantoor Knoop fase 1, maar ook voor de bouw en exploitatie van de toekomstige bebouwing van de Knoop fase 2 en 3. Dit betreft verschillende onderwerpen die in het Verkenningenrapport worden beschreven. Het Rijksvastgoedbedrijf wordt graag actief betrokken bij de verdere planuitwerking om de daarmee samenhangende risico's te kunnen bewaken en mogelijke kansen te bespreken.	De raakvlakken met het Rijksvastgoedbedrijf worden herkend. In de volgende fase zal het Rijksvastgoedbedrijf daarom actief worden betrokken zowel om risico's te kunnen bewaken en waar nodig te beheersen, als om mogelijke kansen te verzilveren.
111	109711802	Indiener geeft aan dat Utrecht Centraal het grootste OV-knooppunt van Nederland is en een essentiële schakel in het nationale, regionale en lokale mobiliteitssysteem vormt. De toevoeging van de Merwedelijn zal naar verwachting leiden tot een groei van het aantal overstappers tussen tram en trein. Indiener vraagt daarom bij de verdere uitwerking nadrukkelijk aandacht voor: • Voldoende capaciteit in transfergebieden, richting stationshal en op perrons; • Het waarborgen van doorstroming van reizigersstromen; • Logische, heldere en duidelijke looproutes; • Heldere en eenduidige reizigersinformatie; • De hoogteverschillen. Vang de hoogteverschillen bij voorkeur op door meerdere liften te plaatsen. Mocht er ook gekozen worden voor een roltrap zorg er dan voor dat deze in het gebouw ligt en niet in de buitenlucht (i.v.m. levensduur en onderhoud).	Een goed functionerend OV-knooppunt Utrecht Centraal en een duidelijke inrichting van het OV-knooppunt zijn van groot belang voor de aantrekkelijkheid en het succes van de Merwedelijn. In de planning- en studiefase vindt een nadere uitwerking plaats van de beoogde eindhalte onder het Beatrixgebouw en de bijbehorende transfergebieden. De door indiener genoemde aandachtspunten worden daarbij betrokken en meegewogen in de verdere uitwerking en detaillering van het plan.
112	109711802	Indiener vraagt ten aanzien van de aanlanding van de Merwedelijn bij Utrecht Centraal specifiek aandacht voor: • Het operationeel houden van Utrecht Centraal; • Het behoud van de functies van het huidige station, ook onder het Forum, aan de Mineurslaan; • De toegankelijkheid van de (bouw)logistieke voorzieningen ten behoeve van het treinstation, aan de Mineurslaan. Tijdens en na realisatie van de tramhalte op Utrecht Centraal; • Een overzichtelijke, sociaal veilige en onderhoudbare inrichting. Ook in de avond, in de nacht of bij grote evenementen.	In de plannings- en studiefase worden de beoogde eindhalte onder het Beatrixgebouw en de bijbehorende transfergebieden nader uitgewerkt. Ook de bouwfasering en de logistieke aanpak worden in deze fase verder uitgewerkt. De door indiener genoemde aandachtspunten worden daarbij betrokken en meegewogen in de verdere uitwerking en detaillering van het plan.
113	109711802	Indiener stelt dat met de komst van het vastgestelde voorkeursalternatief voor de Merwedelijn en de bijbehorende ruimtelijke implicaties de allocatie en realisatie van het resterende ontwikkelrecht complexer wordt. Daarmee wordt indiener hoe dan ook direct geraakt met haar grondeigendommen en ontwikkelrechten. Tegelijkertijd biedt dit voorkeursalternatief ook een kans om het resterende ontwikkelrecht (opnieuw) te alloceren en een passende plek te geven binnen een nieuwe stedenbouwkundige opzet van het hele gebied, waaronder Westflank Zuid. Indieners advies aan de gemeente is om dit in het vervolgtraject integraal mee te nemen in de ruimtelijke uitwerking en inpassing van de Merwedelijn. Indiener gaat hierover graag binnenkort nader over in gesprek.	De bredere stedenbouwkundige opzet van het gebied was een belangrijke reden om te komen tot het Voorkeursalternatief. Erkend wordt dat de ligging van de eindhalte van invloed is op de stedenbouwkundige logica en ruimtelijke samenhang van het gebied. In die zin vormt dit een belangrijk raakvlak met het project en het ontwikkelrecht van de indiener. Van de betrokken opdrachtgevende partijen is de gemeente Utrecht, als bevoegd gezag voor de ruimtelijke ordening, uw primaire gesprekspartner voor deze vraagstukken, waaronder de ontwikkelrechten in het gebied.
114	109711802	Indiener ziet de Merwedelijn als een belangrijke ontwikkeling voor de regio, waarbij toekomstige doorkoppeling naar het centrum ook voor de reiziger van grote meerwaarde kan zijn. Tegelijkertijd is het van groot belang dat de inpassing op Utrecht Centraal zorgvuldig wordt uitgewerkt, zodat sociale veiligheid, transferveiligheid en omgevingskwaliteit geborgd blijven tijdens en na de realisatie. Indiener blijft graag betrokken bij de verdere uitwerking van de plannen en is bereid om haar kennis en expertise in te brengen in de vervolgfase.	Erkend wordt dat de binnenstad en de centrumzijde van Utrecht Centraal belangrijke bestemmingsgebieden zijn voor bestaande bus- en tramreizigers. In het ontwerp is daarom rekening gehouden met een korte en comfortabele overstap tussen tram en bus via een nieuw transferdomein. De wijze waarop een eventuele toekomstige doorkoppeling naar de binnenstadsas kan worden gerealiseerd, maakt geen onderdeel uit van de voorkeursbeslissing. In de vervolgfase wordt het ontwerp verder uitgewerkt. Er zijn verschillende denkbare ontwerpaanpassingen die in een vervolgfase onderzocht worden, zoals een gedraaide oriëntatie van de eindhalte of een ontwerp met minder perronsporen, zodat meer ruimte ontstaat voor de aansluiting op een mogelijk toekomstige boortunnel richting de binnenstad. Dit zal in de volgende fase verder worden onderzocht. Een goede inpassing bij Utrecht Centraal, met aandacht voor de door indiener genoemde thema's, is een gezamenlijke ambitie. Gezien de sterke samenhang met het spoor- en stationsdomein, zowel tijdens de realisatie als in de gebruiksfase, betrekken wij graag uw kennis en expertise bij de verdere uitwerking, zodat gezamenlijk kan worden toegewerkt naar een goed functionerend en samenhangend OV-knooppunt.
115	109710290	Indiener stelt dat bewoners van Wonderwoods pas in mei 2026 zijn geïnformeerd over het voornemen om een tram onder de Jaarbeursboulevard aan te leggen, terwijl veel bewoners hun woning al jaren eerder	Antwoord is hetzelfde als rij 15

		hebben gekocht en inmiddels in het gebouw wonen. Hierdoor hebben wij niet op een gelijkwaardige wijze kunnen deelnemen aan het participatieproces en zijn onze belangen pas in een zeer laat stadium betrokken.	
116	109710290	Indiener stelt dat de aanleg van de Merwedelijn risico's op schade aan Wonderwoods met zich meebrengt, verstoring van voorzieningen en langdurige bouwoverlast in een gebied waar al meerdere grote bouwprojecten plaatsvinden. Ook na de aanleg bestaat het risico op blijvende geluid- en trillingshinder voor bewoners.	Antwoord is hetzelfde als rij 16, rij18 en rij 20
117	109710290	Indiener stelt dat uit het bij het besluit behorende Verkenningenrapport blijkt dat aanpassing van de warmte-koudeopslag rond de Jaarbeursboulevard een "zeer negatief effect" kan hebben op de bodemenergiesystemen. Dit kan leiden tot een blijvend minder goed functionerend systeem en hogere energiekosten voor bewoners.	Antwoord is hetzelfde als rij 21
118	109710290	Naar mening van indiener is onvoldoende onderzocht en gemotiveerd waarom alternatieve tracés en aanlegmethoden zijn afgevallen. In het bijzonder lijkt een route via de Van Zijstweg relatief snel te zijn afgeschreven, terwijl deze mogelijk minder gevolgen heeft voor bestaande woningen. Ook is onvoldoende onderbouwd waarom een geboorde aanleg niet de voorkeur heeft gekregen, terwijl uit de beschikbare onderzoeken blijkt dat hiervoor onder belanghebbenden brede steun bestaat.	Antwoord is hetzelfde als rij 24, rij 25 en rij 41
119	109710179	Indiener stelt als bewoner van Wonderwoods pas in mei 2026 op de hoogte te zijn gesteld van het mogelijke besluit tot de aanleg van een tram onder de Jaarbeursboulevard. Wij hebben ons appartement in aanbouw begin 2021 gekocht en wonen hier sinds eind 2024. Het participatietraject heeft tot mei 2026 volledig nagelaten de (toekomstige) bewoners van het direct aanliggende Wonderwoods te betrekken. Dit getuigt van een uiterst onzorgvuldige voorbereiding van dit besluit.	Antwoord is hetzelfde als rij 15
120	109710179	Indiener stelt dat tijdens een eventuele bouwfase er, mede door de extreme drukte in de ondergrond rondom Wonderwoods, een onaanvaardbaar groot risico is op schade aan onze fundering, de waterdichte bouwkuip en de inpandige afwerking door verzakkingen en trillingen.	Antwoord is hetzelfde als rij 16
121	109710179	Indiener wijst op het risico op structurele schade aan onze essentiële voorzieningen. In het Verkenningenrapport wordt gesproken van “een zeer negatief effect op dit deelaspect” met betrekking tot de bodemenergiesystemen. Meerdere pijpen voor warmte- en koudeopslag (WKO) zouden verplaatst moeten worden, waarbij het energetisch rendement structureel dreigt af te nemen. Dit leidt tot een blijvend verminderde werking van onze klimaatbeheersing en structureel hogere kosten. Het vaststellen van een tracé dat dergelijke fundamentele schade toebrengt aan de duurzame infrastructuur van een net opgeleverd pand, getuigt van een onevenredige belangenafweging.	Antwoord is hetzelfde als rij 21
122	109710179	Indiener stelt dat er een aanzienlijk risico is dat trillings- en geluidsoverlast blijvend via de fundering en betonnen constructie van het gebouw worden doorgegeven, wat het woongenot ernstig en permanent aantast. Tot slot vormen de langdurige bouwwerkzaamheden een directe bedreiging voor de (horeca)ondernemers in de plint en op de 7e verdieping, die een dergelijke periode van verminderde toegankelijkheid en uitstraling mogelijk niet zullen overleven.	Antwoord is hetzelfde als rij 20 en rij 23
123	109710179	Indiener geeft aan dat het voorliggende besluit het project om tot goed openbaar vervoer voor de nieuwbouwplannen rond polder Rijnenburg te komen niet als één samenhangend geheel beschouwt, maar knipt dit op wegens huidige budgettaire restricties. Het project is echter zonder volledige doortrekking niet rendabel. Het besluit motiveert niet afdoende waarom het huidige voorkeurstraject en de gekozen bouwmethode ook voor het héle traject optimaal zijn. Dit riekt naar een ontoelaatbare 'salamitactiek', waarbij de ware impact en haalbaarheid van het totaalproject buiten schot blijven.	Antwoord is hetzelfde als rij 24
124	109710179	Indiener geeft aan dat het onbegrijpelijk is dat er bij nog te bouwen projecten (Ondaantje, Oopen, De Knoop) in het ontwerp nog rekening gehouden kan worden met de inpassing van de Merwedelijn, terwijl dit voor het inmiddels gerealiseerde Wonderwoods gepasseerd station is. Het besluit onderzoekt onvoldoende of het tracé beter kan aansluiten bij nog flexibele bouwplannen	Antwoord is hetzelfde als rij 25
125	109710179	Indiener constateert dat de alternatieve route via de Van Zijstweg en het terrein rond de Rabobank relatief eenvoudig terzijde is geschoven, ogenschijnlijk voornamelijk vanwege bezwaren van de Rabobank. Dat de bezwaren van deze ene commerciële partij zwaarder lijken te wegen dan de belangen en de leefomgeving van honderden bewoners van Wonderwoods, getuigt van willekeur. De ruimte naast de Van Zijstweg biedt de mogelijkheid om verder van bestaande woningbouw te opereren en vereist derhalve dwingend nader onderzoek.	Antwoord is hetzelfde als rij 26
126	109710179	Indiener verzoekt de volgende punten als dwingende voorwaarden in de verdere besluitvorming op te nemen: • Volwaardig alternatievenonderzoek: Het alsnog uitvoeren en openbaar maken van een objectieve,	Antwoord is hetzelfde als respectievelijk rij 21, rij 26, rij 41, rij 31 en rij 32 . Reactie eventueel opknippen in vier punten?

		diepgaande vergelijking van het tracé via de Jaarbeursboulevard ten opzichte van de Van Zijstweg, waarbij de belangen van omwonenden evenredig worden gewogen. • Boren als eis: Indien het tracé via de Jaarbeursboulevard onverhoopt gehandhaafd blijft, de bouwmethode 'boren' (in plaats van open ontgraving) dwingend voor te schrijven om bovengrondse overlast en ondergrondse schade te minimaliseren. Dit sluit bovendien aan bij de brede voorkeur van belanghebbenden uit uw eigen studies. • Garantie en Nulmeting: Het wettelijk vastleggen van een onafhankelijke, uitgebreide nulmeting van zowel de bouwkundige staat (fundering) als de functionele staat (WKO-installatie) van Wonderwoods voorafgaand aan enige werkzaamheden. • Ruimhartige Nadeelcompensatie: Het opstellen van een proactieve, ruimhartige nadeelcompensatieregeling voor zowel het structurele rendementsverlies van de WKO-installatie voor bewoners, als de inkomstenderving voor de ondernemers in de plint.	
127	109707392	Zienswijze is een kopie van 109665245 op rij 58 t/m 69	
128	109737512	Indiener vraagt om toekomstige uitbreidingen van het spoornetwerk mogelijk te houden en rekening te houden met negatieve gevolgen voor zowel spoor als de eigen opgaven. Dit kan door het houden van de juiste afstand tot het spoor en door een zorgvuldig ruimtelijk ontwerp bij de te onderzoeken varianten in de milieueffectrapportage.	Op dit moment is niet voorzien dat het voorkeursalternatief toekomstige uitbreidingen van het spoornetwerk belemmert. Net als tijdens de MIRT-verkenningsfase zal indiener betrokken worden bij de verdere uitwerking in de volgende projectfase, zodat er gezamenlijk toegewerkt wordt naar een samenhangend en goed functionerend OV-knooppunt voor trein, tram en bus, zowel tijdens de realisatie als in de gebruiksfase.
129	109737512	Indiener vraagt om bij het kiezen en uitwerken van varianten voor de opgaven in de nabijheid van het spoor, rekening te houden met de toekomstige uitbreidingen van het spoornetwerk en de omgevingseffecten te mitigeren om het spoorvervoer niet te beperken. Dit kan door het houden van de juiste afstand tot het spoor en rekening te houden met de eigendommen (oa grond) van ProRail.	Zelfde antwoord als rij 128
130	109737512	Indiener geeft aan dat op dit moment lijnen 20 en 21 vanuit IJsselstein/Nieuwegein via Utrecht CS Jaarbeurszijde onder het spoor door rijden naar Utrecht CS naar USP. De halte Jaarbeurszijde en Centrumzijde worden gebruikt voor het overstappen op de trein of bus en bedienen een grote groep reizigers met een bestemming in de binnenstad van Utrecht. In de VKB eindigt de verdiepte Merwedelijn op Utrecht CS Jaarbeurszijde waardoor deze overstapmogelijkheid verdwijnt. Hierdoor heeft het deel van de reizigers dat reist met de Merwedelijn en een bestemming heeft aan de Centrumzijde van het station een extra overstaptijd van minimaal 5 minuten. Dit reduceert in onze ogen sterk de toegevoegde waarde van de Merwedelijn in de brede afweging voor mobiliteitsontwikkeling. ProRail vraagt u om de bestaande doorgaande verbinding onder het spoor te blijven benutten en daarnaast een plan op te stellen om rekening te houden met toekomstige OV-schaalsprongen in de stationsomgeving.	Erkend wordt dat de binnenstad en de centrumzijde van Utrecht Centraal belangrijke bestemmingsgebieden zijn voor bestaande bus- en tramreizigers. In het ontwerp is daarom rekening gehouden met een korte en comfortabele overstap tussen tram en bus via een nieuw transferdomein. De bestaande doorgaande tramverbinding onder het spoor blijft benut met de komst van de Merwedelijn. In de voorstellen wordt uitgegaan van het behoud van de tramlijn in Kanaleneiland, met de huidige frequenties, via de Leidseveertunnel. Deze tramroute blijft ook bruikbaar voor reizigers uit Nieuwegein en IJsselstein, die kunnen overstappen bij Kanaleneiland-Zuid. De Merwedelijn moet dan ook niet als een op zichzelf staande tramlijn worden gezien, maar als een uitbreiding van het tramnetwerk, in samenhang met andere (OV-)verbindingen. In een vervolgfase worden verschillende ontwerpvarianten van de eindhalte nader onderzocht die ook rekening houden met een mogelijke toekomstige OV-schaalsprong. Het gaat hier onder meer om een gedraaide oriëntatie van de eindhalte en een ontwerp met minder perronsporen. Dergelijke varianten kunnen de mogelijkheid bieden voor een eventuele toekomstige aansluiting richting de binnenstad. Binnen het project is de doorkoppeling met de binnenstadsas echter een wens, geen eis. De afweging hiervan maakt onderdeel uit van de verdere planuitwerking.
131	109737512	Indiener stelt dat deze ontwikkeling een extra claim legt op het transferdomein voor treinreizigers op Utrecht Centraal. Op dit moment kan ProRail niet overzien of dit leidt tot extra investeringen of uitbreidingen op Utrecht Centraal. Wij verzoeken tevens om het overstapdomein voor tramreizigers fysiek te scheiden van het domein voor de treinreizigers aan de Jaarbeurszijde. Dat kan bij voorkeur, door het overstapdomein voor tramreizigers geheel op het Jaarbeursplein te realiseren, ook bij tijdelijke oplossingen in afwachting van de realisatie van definitieve oplossingen.	Uit de effectnotitie bereikbaarheid blijkt dat een deel van de reizigers uit de Merwedelijn zal overstappen op de trein, en een deel van de reizigers zal gebruik maken van de stationpassage om over te stappen op de bus- en tramhalte aan de centrumzijde, of om naar het centrum te gaan. De extra reizigers zijn het gevolg van de groei van de regio en zouden ook naar of via Utrecht CS reizen als dit met bussen zou worden geaccommodeerd. In het voorkeursalternatief wordt uitgegaan van een nieuw transferdomein tussen tram (Merwedelijn) en bus. Naar verwachting heeft dit een positief effect, omdat het aantal overstappen via de centrale hal hierdoor wordt beperkt. Dit wordt verder uitgewerkt in de volgende projectfase. Voor de verdere uitwerking van de transferstromen tussen trein, tram en bus wordt graag gebruik van de kennis en expertise van indiener. Op deze manier kan gezamenlijk worden toegewerkt naar een goed functionerend en samenhangend OV-knooppunt voor trein, tram en bus, waarbij de reiziger centraal staat.
132	109737512	Indiener stelt dat er in het voorkeursalternatief onvoldoende zicht is op het knelpunt van de Binnenstadsas, wat in den breedte gezien kan worden als 'knelpunt omgeving Utrecht CS'. Ook daar loopt het OV tegen zijn grenzen aan zonder dat er andere logische en effectieve alternatieven voorhanden zijn. Doortrekking van de Merwedelijn naar de Binnenstadsas lijkt voor de toekomstige netwerkuitbreidingen het meest logisch en effectief. Deze wijziging van uitgangspunt in de Verdiepingsfase ontbreekt in de toelichting van de Verdiepingsfase. Voor de uitwerking van het VKB zien wij het als noodzakelijk om de doortrekking naar de binnenstad als eis te beschouwen om te voorkomen dat er (evidente) toekomstige ontwikkelingen onmogelijk gemaakt worden.	Antwoord is hetzelfde als rij 114

133	109737512	Indiener vraagt aandacht om in de uitwerking van het VKB de volgende twee zaken nader uit te werken: 1. Wat de gevolgen voor de transfercapaciteit voor treinreizigers op Utrecht Centraal zijn en welke maatregelen dat kunnen voorkomen. Als dat niet mogelijk is, dan moet het onderzoek verduidelijken welke maatregelen getroffen moeten worden om de transfercapaciteit binnen het domein voor treinreizigers mee te laten groeien. 2. Hoe bij de nieuwe ondergrondse halte voorzien kan worden in sociale veiligheid en bereikbaarheid vanuit de omgeving.	Een goede inpassing bij Utrecht Centraal, met aandacht voor de door indiener genoemde thema's, is een gedeelde ambitie. Gezien de sterke samenhang met het spoor- en stationsdomein, zowel tijdens de realisatie als in de gebruiksfase, wordt de kennis en expertise van indiener bij de verdere uitwerking betrokken, zodat gezamenlijk kan worden toegewerkt naar een goed functionerend en samenhangend OV-knooppunt.
134	109737512	Indiener vraagt om het voorkomen van belemmeringen voor functioneren en veiligheid spoornetwerk. Het spoornetwerk maakt gebruik van elektriciteit dat via onderstations, relaiskasten, ondergrondse infrastructuur en bovenleidingen naar de trein en stations wordt geleid. Deze voorzieningen zijn noodzakelijk voor de elektriciteitsvoorziening van de hoofdspoorweginfrastructuur en daarmee voor het rijden van treinen. In de uitwerking van uw plannen verzoekt indiener u om deze onderstations en relaiskasten niet in te sluiten door bebouwing, bebouwing te realiseren op te dichte afstand en te allen tijde bereikbaar te houden voor onderhouds-en hulpdiensten. Voor deze voorzieningen dient rekening te worden gehouden met een afstand van 5 meter gemeten vanaf de gevel met een hekwerk op de 5 meter-grens. Het functioneren van deze voorzieningen mag niet worden beïnvloed door ontwikkelingen in de omgeving. Dit geldt ook voor het overbouwen, onderbouwen of overkragen van deze voorzieningen.	In de plannings- en studiefase wordt de beoogde eindhalte onder het Beatrixgebouw nader uitgewerkt. De door indiener genoemde aandachtspunten worden daarbij betrokken en meegewogen in de verdere uitwerking en detaillering van het plan.
135	109737512	Indiener vraagt om bescherming van de omgeving tegen effecten van het spoor. Bij het ontwikkelen in de nabijheid van het spoornetwerk, is het voor een goede leefomgeving belangrijk dat eventuele nadelige effecten van het gebruik van het spoor op een zorgvuldige wijze worden gemitigeerd. Bij de uitwerking van uw VKB naar omgevingsplannen, vraagt ProRail aandacht voor de volgende aspecten: • Externe veiligheid; • Geluid; • Trillingen; • Overwegveiligheid: • Waterpeil/stabiliteit; • Windbeleving en windhinderrisico's; • Schaduwwerking op zonnepanelen • Zonneparken/ reflectie in relatie tot hoofdspoorweginfrastructuur.	In de plannings- en studiefase wordt de beoogde eindhalte onder het Beatrixgebouw nader uitgewerkt. De door indiener genoemde aandachtspunten worden daarbij betrokken en meegewogen in de verdere uitwerking en detaillering van het plan.
136	109737512	ProRail wenst u veel succes met de vaststelling van uw VKB en de uitwerking daarvan in het MER en het projectbesluit. Graag denkt ProRail vroegtijdig mee over plannen in de nabijheid van het spoor.	Gezien de sterke samenhang met het spoor- en stationsdomein, zowel tijdens de realisatiefase als in de gebruiksfase, betrekken wij graag de kennis en expertise van indiener bij de verdere uitwerking, zodat gezamenlijk kan worden toegewerkt naar een goed functionerend en samenhangend OV-knooppunt.
137	109736782	Indiener vindt het jammer dat de doelstellingen 2) en 3) zich beperken tot bereikbaarheid “per openbaar vervoer”. We snappen dat de MIRT Verkenning zich (juist) niet op de auto richt, maar zouden graag zien dat de MIRT verkenning erkent dat de fiets een belangrijke rol speelt in de bereikbaarheid van USP en de woon-en werklocaties, met name in het voor- en natransport van het openbaar vervoer.	Erkend wordt dat de fiets en de combinatie van fiets en OV noodzakelijk is voor de bereikbaarheid van USP en de woon- en werklocaties. De MIRT Verkenning OV en Wonen is onderdeel van het programma U Ned van Rijk en Regio. Het programma U Ned van Rijk en Regio is gericht op een gezonde groei van de regio Utrecht in balans met een goede bereikbaarheid (voor alle modaliteiten) en leefbaarheid. In de MIRT-verkenning zijn de effecten op het fietsnetwerk onder andere beschouwd als onderdeel van de beoordeling voor bereikbaarheid en netwerkeffecten. In het voorkeursalternatief is rekening gehouden met doorgaande fietsroutes die de Merwedelijn kruisen. De kruising van de tram met belangrijke fietsroutes is één van de argumenten om de Merwedelijn verdiept aan te leggen. Dit verbetert (ten opzichte van het gelijkvloers kruisen van de Europalaan) onder andere de verkeersveiligheid en de doorstroming voor de fietser. In de planning- en studiefase zullen voorzieningen bij haltes (waaronder fietsparkeren) verder uitgewerkt worden.
138	109736782	Indiener stelt dat de meerwaarde van de Merwedelijn als geheel zit met name in de snellere verbinding naar de nieuwe woon- en werklocaties. Met de maatregelen aan het deel binnen de gemeente Utrecht wordt een belangrijk deel van deze meerwaarde niet gerealiseerd. Zonder zicht op aanvullende financiering van de delen in Nieuwegein en naar Rijnenburg is de meerwaarde van de Merwedelijn ten opzichte van de huidige situatie in Utrecht heel beperkt. Laat het alstublieft niet zo zijn dat we honderden miljoenen steken in verbetering van wat al behoorlijk goed was, zonder zicht op financiering van de echte meerwaarde in Nieuwegein en naar Rijnenburg.	Antwoord is hetzelfde als rij 24
139	109736782	Indiener vraagt om het ontbreken van de fiets in de Ontwerp Voorkeursbeslissing te repareren, bijvoorbeeld in de vorm van een aanvulling op de Ontwerp Voorkeursbeslissing, door maatregelen voor de fiets zo concreet mogelijk of ten minste op hoofdlijnen te benoemen;	De Ontwerp Voorkeursbeslissing is het formele document waarin het Voorkeursalternatief (VKA) wordt beschreven en onderbouwd. Dit document moet worden gelezen in samenhang met de bijbehorende verkenningsrapportages, inclusief het PlanMER. In deze rapportages zijn de maatregelen voor de fiets opgenomen en nader uitgewerkt. Naar

			aanleiding van de zienswijze hebben wij ervoor gekozen de positie van de fiets ook expliciet in de Ontwerp Voorkeursbeslissing te benoemen. Daarom zijn de voorgenomen fietsmaatregelen daarin op hoofdlijnen beschreven.
140	109736782	Indiener vraagt om de toezegging van de projectorganisatie om in de verder uitwerking van de MIRT Verkenning het belang van de fiets te erkennen als onmisbaar en onlosmakelijk onderdeel van de maatregelen om doelen 2) en 3) van de MIRT Verkenning te bereiken: om USP en de woon- en werklocaties beter bereikbaar te maken per openbaar vervoer;	Erkend wordt dat de fiets ook een belangrijke rol speelt bij het realiseren van de doelstellingen van de MIRT-verkenning. Het voorkeursalternatief is gericht op versterken van de bereikbaarheid per openbaar vervoer. De combinatie met de fiets speelt daarbij een belangrijke rol. Bij de verdere uitwerking wordt zowel ingezet op het verbeteringen voor de fiets, zoals fietsparkeren bij haltes en een goede aansluiting op het fietsnetwerk voor het voor- en natransport, als op het voorkomen dat de bereikbaarheid per fiets verslechtert als gevolg van de aanleg van OV-maatregelen. De verdiepte Merwedelijn biedt ook kansen om de bereikbaarheid per fiets te verbeteren ten opzichte van de drukke busbaan op de Europalaan die nu gekruist moet worden op maaiveld. Voor de uitwerking van de maatregelen voor USP zetten rijk en regio op dit moment nog een vervolgstap omdat de financiering nog niet rond is.
141	109736782	Indiener vraagt om uitstekende bereikbaarheid op de fiets van de haltes van de nieuwe OV-lijn via vlotte, veilige, comfortabele en aantrekkelijke fietsroutes;	De noodzaak van vlotte, veilige, comfortabele een aantrekkelijke fiets- en voetgangersroutes naar de haltes wordt gedeeld. In de planning- en studiefase wordt dit verder uitgewerkt.
142	109736782	Indiener vraagt om voldoende en veilige mogelijkheden om fietsen te parkeren in de directe nabijheid van de haltes: (ten minste 24 uur) gratis, bewaakt, inpandig of ten minste overdekt;	De noodzaak van goede fietsparkeervoorzieningen bij de haltes van de Merwedelijn wordt gedeeld. In de planning- en studiefase wordt dit verder uitgewerkt.
143	109736782	Indiener vraagt om goede fietsvoorzieningen, zowel routes van/naar als parkeren bij de woon- en werklocaties in Utrecht Zuidwest en Nieuwegein.	De noodzaak voor goede fietsvoorzieningen voor nieuwe woon- en werklocaties wordt erkend. In de verdere planvorming voor gebiedsontwikkelingen in Utrecht Zuidwest en Nieuwegein wordt dit verder uitgewerkt.
144	109736782	Indiener benoemt knelpunt oversteekbaarheid Europalaan bij de open bak. De open bak voor de Merwedelijn beperkt de mogelijkheden voor fietsers om de Europalaan over te steken. We willen niet dat fietsers 's nachts worden ingesloten tussen het afgesloten hek van Park Transwijk of een gesloten gevel van een rij bedrijven en de open bak van de Merwedelijn. De open bak betekent voor fietsers een achteruitgang van de sociale veiligheid in dit gebied. In aanvulling op de officiële oversteekplaatsen is het voor fietsers daarom dringend gewenst dat zij in noodgevallen de Europalaan kunnen oversteken en daarbij niet afhankelijk zijn van de officiële oversteekplaatsen. Daarom ageren we scherp tegen de open bak. We willen dat de bak van de Merwedelijn over een groot deel van de lengte wordt voorzien van een dak. In ieder geval langs park Transwijk, waar aan die kant geen woningen langs het fietspad staan.	Rijk en regio werken in de volgende fase het concrete ontwerp van de Merwedelijn bij de Europalaan verder uit. Binnen de financiële mogelijkheden zoeken Rijk en Regio daarbij naar een optimale balans voor de inpassing in de omgeving. Sociale veiligheid langs het tracé en zeker bij halte is een belangrijk onderdeel bij de verdere uitwerking.
145	109736782	Indiener benoemt knelpunt behoud fietstunnel zuidzijde Europaplein. Aan de zuidkant van het Europaplein ligt een fietstunnel onder de Europalaan, die de Beneluxlaan aan de oost- en westkant van het plein met elkaar verbindt. Deze tunnel is van grote waarde in het bovenwijkse fietsnetwerk, omdat fietsers hiermee lange wachttijden bij de oversteek van de Europalaan op maaiveld kunnen vermijden. Het tracé van de Merwedelijn kruist deze fietstunnel. We vragen: • Blijft de fietstunnel behouden bij de aanleg van de Merwedelijn? • Zo nee, hoe wordt voorkomen dat de kwaliteit van het fietsnetwerk door de aanleg van de Merwedelijn hier achteruitgaat?	De fietstunnel aan de zuidzijde van het Europaplein kan niet worden behouden bij de aanleg van de Merwedelijn, omdat het tracé van de Merwedelijn deze tunnel kruist. Erkend wordt dat deze verbinding een belangrijke functie vervult in het bovenwijkse fietsnetwerk. Bij de verdere uitwerking van het project is het uitgangspunt dat de fietsverbinding ter plaatse behouden blijft. De toekomstige verkeerssituatie rond het Europaplein verandert aanzienlijk. Er zullen minder bussen rijden en de bestaande tramlijn wordt ondergronds gebracht. Hierdoor ontstaan op maaiveld meer mogelijkheden voor comfortabele en veilige oversteekbewegingen voor fietsers en voetgangers. Daarnaast kan het op maaiveld brengen van fietsers en voetgangers bijdragen aan de sociale veiligheid van de route. De uiteindelijke inrichting van het Europaplein hangt mede samen met nog te maken keuzes over de gebiedsontwikkeling Stadseiland-Zuid en de inrichting van de op- en afritten van de A12. In de verdere planuitwerking wordt daarom bezien hoe een goede, veilige en aantrekkelijke fietsverbinding kan worden gerealiseerd als vervanging van de huidige fietstunnel.
146	109736782	Indiener benoemt knelpunt bereikbaarheid halte en oversteekbaarheid Merwedelijn bij Westraven. Ten zuiden van de A12 ligt nu de halte Westraven. De halte is voor fietsers niet gemakkelijk bereikbaar, omdat ze niet via de Europalaan onder de A12 door kunnen rijden. De halte kan alleen via een omweg worden bereikt, via de Winthontlaan of de Griffioenlaan. De halte komt in het plan in de tunnel te liggen. We willen dat de bereikbaarheid van de halte op de fiets verbetert. Als de tramlijn hier onder de grond verdwijnt, kan een fietsroute op het tunneldak worden gerealiseerd. De inpassing daarvan wordt een stuk gemakkelijker als de aansluiting Kanaleneiland van de A12 wordt verwijderd.	Erkend wordt dat de bereikbaarheid van halte Westraven per fiets momenteel beperkt is doordat een directe fietsverbinding onder de A12 ontbreekt. In de verdere uitwerking van de Merwedelijn wordt, in samenhang met de verstedelijkingsopgaven in het gebied en de nog te maken keuzes over de op- en afritten van de A12, onderzocht welke mogelijkheden er zijn om het fietsnetwerk en de bereikbaarheid van de halte voor fietsers te verbeteren. Daarbij wordt ook gekeken naar de kansen die ontstaan door het ondergronds brengen van de tramlijn.
147	109736782	Indiener benoemt kans kruispunt Beneluxlaan, Churchilllaan, Koningin Wilhelminalaan (hiervoor Anne Frankplein). Wij willen dat hier werk met werk wordt gemaakt: we willen dat de inrichting van het kruispunt wordt aangepast, dat de verkeerslichten worden weggehaald en dat een voorrangsplein wordt aangelegd, vergelijkbaar met wat in de Westelijke Stadsboulevard is gedaan. Dat komt de veiligheid, de verkeersafwikkeling en het fietsgebruik ten goede.	De aanleg van de Merwedelijn leidt tot werkzaamheden aan het kruispunt Beneluxlaan, Churchilllaan, Koningin Wilhelminalaan (hiervoor Anne Frankplein). Het is op dit moment nog niet duidelijk welke aanpassingen van het kruispunt mogelijk of wenselijk zijn en in welke mate dit onderdeel is van het project. Waar mogelijk wordt werk met werk gemaakt.
148	109736782	Indiener vraagt om in de MIRT Verkenning de rol van de fiets te erkennen.	Antwoord is hetzelfde als rij 137

149	109736782	Indiener vraagt om in de vervolgfase maatregelen en oplossingsrichtingen voor de fiets uit te werken, met specifieke aandacht voor de genoemde knelpunt- en kanslocaties.	In de planning- en studiefase wordt de combinatie van fiets en Merwedelijn verder uitgewerkt.
150	109732564	Indiener stelt dat de huidige ontwerp-voorkeursbeslissing niet voldoende voorziet in de complexe situatie in de ondergrond van Utrecht. Zonder gedegen onderzoek, betrekking van verschillende stakeholders en oog voor de maatschappelijke belangen zal de huidige en toekomstige duurzame energievoorziening mogelijk in de knel komen. Indiener verzoekt om de effecten op bestaande en toekomstige warmte- en koude infrastructuur expliciet te beoordelen.	Het maatschappelijk belang van een betrouwbare en toekomstbestendige energievoorziening wordt onderkend. In de verkenningsfase is de situatie in de ondergrond op hoofdlijnen beschouwd, passend bij het detailniveau van deze fase. Daarbij is vastgesteld dat de ondergrond in Utrecht complex is en dat de ontwikkeling van bestaande en toekomstige energie-infrastructuur een belangrijk aandachtspunt vormt. In de planning- en studiefase worden de effecten van de voorgenomen maatregelen op de ondergrond nader onderzocht. Daarbij worden de effecten op bestaande en geplande warmte- en koude-infrastructuur expliciet beoordeeld. Ook wordt dit onderwerp met relevante beheerders en betrokken partijen verder afgestemd, zodat de belangen van een duurzame en toekomstbestendige energievoorziening zorgvuldig kunnen worden meegewogen in de verdere planuitwerking.
151	109732564	Indiener stelt dat de huidige ontwerp-voorkeursbeslissing niet voldoende voorziet in de complexe situatie in de ondergrond van Utrecht. Zonder gedegen onderzoek, betrekking van verschillende stakeholders en oog voor de maatschappelijke belangen zal de huidige en toekomstige duurzame energievoorziening mogelijk in de knel komen. Indiener verzoekt om een gedetailleerde ondergrondse raakvlakkenanalyse uit te voeren.	In de planning- en studiefase wordt een gedetailleerde raakvlakkenanalyse uitgevoerd.
152	109732564	Indiener stelt dat de huidige ontwerp-voorkeursbeslissing niet voldoende voorziet in de complexe situatie in de ondergrond van Utrecht. Zonder gedegen onderzoek, betrekking van verschillende stakeholders en oog voor de maatschappelijke belangen zal de huidige en toekomstige duurzame energievoorziening mogelijk in de knel komen. Indiener verzoekt om De gevolgen voor WKO-systemen, broncapaciteit en grondwaterstromen nader te onderzoeken.	In de planning- en studiefase worden de gevolgen voor WKO systemen, broncapaciteit en grondwaterstromen nader onderzocht.
153	109732564	Indiener stelt dat de huidige ontwerp-voorkeursbeslissing niet voldoende voorziet in de complexe situatie in de ondergrond van Utrecht. Zonder gedegen onderzoek, betrekking van verschillende stakeholders en oog voor de maatschappelijke belangen zal de huidige en toekomstige duurzame energievoorziening mogelijk in de knel komen. Indiener verzoekt om de energie-infrastructuur als strategisch belang mee te nemen in de verdere planuitwerking.	In de planning- en studiefase wordt het strategisch belang van de energie infrastructuur expliciet meegenomen.
154	109732564	Indiener stelt dat de huidige ontwerp-voorkeursbeslissing niet voldoende voorziet in de complexe situatie in de ondergrond van Utrecht. Zonder gedegen onderzoek, betrekking van verschillende stakeholders en oog voor de maatschappelijke belangen zal de huidige en toekomstige duurzame energievoorziening mogelijk in de knel komen. Indiener verzoekt om warmtebedrijven en andere netbeheerders structureel te betrekken bij de vervolgfase van het project.	In de planning- en studiefase worden warmtebedrijven en andere netbeheerders structureel betrokken bij nader onderzoek en uitwerking.
155	109732564	Indiener stelt dat de huidige ontwerp-voorkeursbeslissing niet voldoende voorziet in de complexe situatie in de ondergrond van Utrecht. Zonder gedegen onderzoek, betrekking van verschillende stakeholders en oog voor de maatschappelijke belangen zal de huidige en toekomstige duurzame energievoorziening mogelijk in de knel komen. Indiener verzoekt om bestaande en toekomstige zakelijke rechten ten behoeve van de warmteinfrastructuur te betrekken bij de verdere planuitwerking.	In de planning- en studiefase worden bestaande en toekomstige zakelijke rechten ten behoeve van de warmte infrastructuur betrokken bij de verdere uitwerking.
156	109732001	Indiener geeft aan dat het VKA voorziet in een verdiepte tramverbinding die direct, op circa 10 meter afstand, langs (de fundering van) Wonderwoods loopt. Die afstand wordt in de onderliggende stukken zelf als “kritiek” gekwalificeerd. De ruimte in de ondergrond is ter plaatse zeer beperkt en er zijn meerdere constructies en systemen aanwezig. Indiener maakt zich grote zorgen over de technische haalbaarheid van het VKA en wijst daarbij op de zettingsrisico's als gevolg van de slechte bodemgesteldheid en de kwetsbaarheid van de paalfundering van Wonderwoods. Indiener voorziet grote risico’s voor de constructie van Wonderwoods en meent dat het VKA moet worden heroverwogen en voor een ander alternatief moet worden gekozen (3.1).	Antwoord is hetzelfde als rij 16. Ook locatie specifieke uitwerking vindt plaats in planning- en studiefase.
157	109732001	Indiener geeft aan dat ter plaatse van het begin van de Merwedelijn - het deel dat direct langs Wonderwoods loopt - de bodem bestaat uit zettingsgevoelige klei- en veenlagen. De bodemopbouw ter plaatse van het gebied rondom Wonderwoods wordt als negatief beoordeeld. De bodem is weinig draagkrachtig. De aanleg van een verdiepte ligging vereist open ontgraving dat kan leiden tot inklinking en zetting. Zetting treedt op als gevolg van de graafwerkzaamheden zelf, de extra gronddruk door de nieuwe infrastructuur en de ontwatering van de bodem. Dit kan resulteren in verzakkingen en schade aan gebouwen in de directe omgeving (3.2).	Antwoord is hetzelfde als rij 16. Ook locatie specifieke uitwerking vindt plaats in planning- en studiefase.
158	109732001	Indiener geeft aan dat Wonderwoods is gefundeerd op een betonnen kelderbak met een betonnen paalfundering en een grotendeels betonnen bovengrondse draagconstructie. Paalfunderingen zijn zeer gevoelig voor horizontale grondverschuivingen en zelfs beperkte verschuivingen kunnen leiden tot schade op plaatsen die na aanleg niet meer bereikbaar zijn voor inspectie of herstel. De aanleg van de verdiepte	Antwoord is hetzelfde als rij 16. Ook locatie specifieke uitwerking vindt plaats in planning- en studiefase.

		tramverbinding op circa 10 meter afstand van de funderingen van Wonderwoods brengt een groot risico op dergelijke horizontale grondverplaatsingen met zich mee. Dit maakt de fundering van Wonderwoods bijzonder kwetsbaar voor de werkzaamheden die het VKA vergt (3.3).	
159	109732001	Indiener geeft aan dat zonder aanvullende maatregelen het effect van bodemdaling wordt beoordeeld als "negatief tot sterk negatief". In de onderliggende stukken wordt gesteld dat met technische maatregelen zoals voorbelasting en toepassing van damwanden met onderafdichting de zettingseffecten kunnen worden beperkt. Enige onderbouwing van dit standpunt ontbreekt. Daar komt bij, dat niet is onderzocht wat het effect van deze maatregelen concreet is op de gebouwen van Wonderwoods. Indiener merkt in dat verband op dat zelfs een "beperkt" zettingseffect grote gevolgen kan hebben voor gebouwen van 105 respectievelijk 75 meter hoog (3.4).	Antwoord is hetzelfde als rij 16. Ook locatie specifieke uitwerking vindt plaats in planning- en studiefase.
160	109732001	Indiener geeft aan dat ten behoeve van de realisatie van Wonderwoods groutankers zijn aangebracht onder de Jaarbeursboulevard, waarvoor erfdienstbaarheden zijn gevestigd. Uit de onderliggende stukken blijkt niet dat de aanwezigheid van deze groutankers is onderzocht of meegenomen in de haalbaarheidstoets. Hoewel deze groutankers geen permanente constructieve functie meer vervullen, bevinden zij zich wel in de ondergrond waar de graafwerkzaamheden voor het VKA zullen plaatsvinden. De aanwezigheid van de groutankers vormt een mogelijk obstakel voor de aanleg van het VKA. Als de aanleg van het VKA de verwijdering van de groutankers noodzakelijk maakt, betekent dit nog meer grondingrepen in een bodem die een slechte opbouw heeft, waar de ruimte beperkt is en waar veel installaties en constructies aanwezig zijn (3.5 - 3.6).	Antwoord is hetzelfde als rij 16. Ook locatie specifieke uitwerking vindt plaats in planning- en studiefase.
161	109732001	Indiener geeft aan dat de onderliggende stukken wel een vergelijkbaar risico op een andere locatie langs het tracé onderkennen. Ter hoogte van de busonderdoorgang bij het Anne Frankplein is vastgesteld dat het verdiepte tracé fysiek overlapt met de aldaar aanwezige groutankers en dat de technische inpassing zeer complex is. Een mogelijk vergelijkbaar probleem doet zich op ook voor ter hoogte van Wonderwoods, maar de gevolgen hiervan zijn ten onrechte niet onderzocht of onderkend (3.7).	Antwoord is hetzelfde als rij 16. Ook locatie specifieke uitwerking vindt plaats in planning- en studiefase.
162	109732001	Indiener geeft aan dat de Effectnotitie Technische Inpassing en Haalbaarheid erkent dat er "geen constructieve ontwerpen zijn opgesteld" en dat de beoordeling berust op "aannames t.a.v. de bouwmethode en omgevingsaspecten". De kwalificatie dat het risico op een te kleine afstand tussen het tracé en de funderingen van de aanwezige gebouwen op het meest kritieke punt "als gering wordt beschouwd", is dan ook geen onderbouwde conclusie, maar een voorlopige aanname zonder feitelijke grondslag. Door de onstabiele ondergrond, de onzekerheid over het effect op de funderingen en constructie van Wonderwoods en de aanwezigheid van groutankers is het technisch niet aangetoond dat het VKA haalbaar en uitvoerbaar is ter hoogte van Wonderwoods. Indiener meent dat het voorgestelde VKA gelet op de risico's voor de constructie en fundering van Wonderwoods onacceptabel is (3.8).	Antwoord is hetzelfde als rij 16. Ook locatie specifieke uitwerking vindt plaats in planning- en studiefase.
163	109732001	Indiener stelt dat bij de aanleg van ondergrondse infrastructuur trilling veroorzakende werkzaamheden onvermijdelijk zijn. Deze trillingen kunnen leiden tot schade aan de gebouwen van indiener en verminderen het gebruiksgenot voor huurders gedurende zowel de bouwfase als de permanente exploitatiefase. Indiener constateert dat dit niet is onderkend in de onderliggende stukken bij het VKA (4.1).	Antwoord is hetzelfde als rij 16, rij 18 en rij 20. Contourbenadering is passend voor de verkenningsfase. In planning- en studiefase volgt locatie specifiek onderzoek.
164	109732001	Indiener stelt dat aan het VKA een globaal trillingsonderzoek ten grondslag ligt. Dit onderzoek berust uitsluitend op generieke contourafstanden per type baan en constructie (4.2).	Antwoord is hetzelfde als rij 20. Contourbenadering is passend voor de verkenningsfase. In planning- en studiefase volgt locatie specifiek onderzoek.
165	109732001	Indiener benoemt dat Wonderwoods een complex met 252 woningen en complexe technische voorzieningen is, gelegen op circa 10 meter van het tracé. Juist voor dergelijke gebouwen, op een dergelijke locatie, was een individuele trillingsbeoordeling op zijn plaats geweest. Die beoordeling heeft niet plaatsgevonden. Wonderwoods wordt in het trillingsonderzoek niet individueel benoemd of beoordeeld. Er is evenmin rekening gehouden met het funderingstype, de gebouwhoogte of de constructieve gevoeligheid (4.3).	Antwoord is hetzelfde als rij 20. Contourbenadering is passend voor de verkenningsfase. In planning- en studiefase volgt locatie specifiek onderzoek.
166	109732001	Indiener stelt dat uit het globale onderzoek kan worden opgemaakt dat het VKA in zowel de bouwfase als de exploitatiefase negatieve effecten vanwege trilling heeft op Wonderwoods. In de bouwfase geldt een hindercontour van 100 meter en een schadecontour van 33 meter. De belangrijkste oorzaak hiervan is het intrillen van de 20 meter lange damwanden voor de verdiepte ligging. Bij een afstand van circa 10 meter bevindt Wonderwoods zich binnen de schadecontour van 33 meter en volledig binnen de hindercontour van 100 meter (4.5).	Antwoord is hetzelfde als rij 16, 18 en 20. Contourbenadering is passend voor de verkenningsfase. In planning- en studiefase volgt locatie specifiek onderzoek.
167	109732001	Indiener stelt dat uit het globale onderzoek kan worden opgemaakt dat het VKA in zowel de bouwfase als de exploitatiefase negatieve effecten vanwege trilling heeft op Wonderwoods. De realisatietermijn voor het verdiepte tracé wordt begroot op minimaal vier tot vijf jaar. De huurders van Wonderwoods zullen gedurende deze gehele periode worden blootgesteld aan trillingshinder van de bouwwerkzaamheden. Hoe	Antwoord is hetzelfde als rij 16, 18 en 20. Contourbenadering is passend voor de verkenningsfase. In planning- en studiefase volgt locatie specifiek onderzoek.

		groot die hinder zal zijn en wat deze voor de huurders betekent, is in de onderliggende stukken niet onderzocht. Evenmin is inzichtelijk gemaakt welke schade Wonderwoods als gevolg van de bouwwerkzaamheden kan oplopen en hoe deze schade zich verhoudt tot de keuze voor het VKA (4.6).	
168	109732001	Indiener stelt dat uit het globale onderzoek kan worden opgemaakt dat het VKA in zowel de bouwfase als de exploitatiefase negatieve effecten vanwege trilling heeft op Wonderwoods. In de onderliggende stukken wordt verder gesteld dat de zeer negatieve impact in de bouwfase met alternatieve bouwmethoden en trillingsbeperkende technieken kan worden teruggebracht. Het betreft onder meer het voorboren van damwanden, het drukken in plaats van trillen van damwanden, of het toepassen van diepwanden in plaats van damwanden. Deze maatregelen zijn niet verder onderzocht of voorgeschreven. Indiener heeft daarmee geen enkele zekerheid dat deze maatregelen ook daadwerkelijk trillingseffecten verhelpen en kunnen worden toegepast (4.7).	Antwoord is hetzelfde als rij 16, 18 en 20. Contourbenadering is passend voor de verkenningsfase. In planning- en studiefase volgt locatie specifiek onderzoek.
169	109732001	Indiener stelt dat uit het globale onderzoek kan worden opgemaakt dat het VKA in zowel de bouwfase als de exploitatiefase negatieve effecten vanwege trilling heeft op Wonderwoods. In de exploitatiefase geldt een hindercontour van 10 meter. Wonderwoods is direct nabij de grens van deze contour gelegen. Daar komt bij dat het VKA een frequentie van 24 trams per uur beoogt. Dit betekent dat de huurders van Wonderwoods na oplevering permanent worden blootgesteld aan een trillingsbron die elke 2,5 minuut passeert (4.8).	Antwoord is hetzelfde als rij 20. Contourbenadering is passend voor de verkenningsfase. In planning- en studiefase volgt locatie specifiek onderzoek.
170	109732001	Indiener stelt dat uit het globale onderzoek kan worden opgemaakt dat het VKA in zowel de bouwfase als de exploitatiefase negatieve effecten vanwege trilling heeft op Wonderwoods. Bovendien erkent het trillingsonderzoek dat bij trams in een tunnel "mogelijk nog wel sprake is van hinder van laagfrequent geluid". Dit laagfrequent geluid treedt vooral op in de directe omgeving van tunnels en ontstaat doordat trillingen in de bodem tot geluidafstraling in gebouwen leiden. Een gebouwspecifieke beoordeling hiervan is voor Wonderwoods niet uitgevoerd (4.9).	Antwoord is hetzelfde als rij 16, 18 en 20. Contourbenadering is passend voor de verkenningsfase. In planning- en studiefase volgt locatie specifiek onderzoek.
171	109732001	Indiener concludeert dat het globale trillingsonderzoek dat ten grondslag ligt aan het VKA ontoereikend is. De omvang van de te verwachten schade en hinder voor Wonderwoods en haar huurders is niet in kaart gebracht. Bovendien bevat het VKA geen concrete waarborgen ter bescherming van Wonderwoods en haar huurders tegen trillingen in de bouwfase of de exploitatiefase. De afweging van varianten is hierdoor niet zorgvuldig tot stand gekomen. Zolang hierover geen nader onderzoek is verricht, kan het VKA niet worden vastgesteld, althans niet verder worden uitgewerkt (4.10).	Antwoord is hetzelfde als rij 20. De beoordeling van trillinghinder is passend bij de fase van een verkenning.
172	109732001	Indiener stelt dat Wonderwoods is ontworpen als een duurzaam complex waarbij een WKO-systeem een integraal onderdeel vormt van het energieconcept. De gevolgen van het VKA voor de werking van dit systeem zijn ten onrechte niet onderzocht (5.1).	Antwoord is hetzelfde als rij 21.
173	109732001	Indiener benoemt dat de aanleg van de verdiepte Merwedelijn twee soorten gevolgen heeft voor de WKO-installaties. Ten eerste worden enkele bronnen fysiek geraakt door het tracé en moeten deze worden verplaatst. Verplaatsing is complex. De beschikbare ruimte in de ondergrond is beperkt, de zoekgebieden voor nieuwe bronnen zijn schaars, en interferentie tussen warme en koude bronnen moet worden voorkomen. Ten tweede worden de WKO-systemen ook functioneel aangetast. Zowel de noodzakelijke bemaling tijdens de bouwfase als de blijvende wijzigingen in de grondwaterstroming tijdens de exploitatiefase kunnen ertoe leiden dat warme en koude bellen verschuiven, waardoor het energetisch rendement structureel afneemt (5.2).	Antwoord is hetzelfde als rij 21.
174	109732001	Indiener stelt dat dat de geplande woningbouwopgave in het Beurskwartier de energievraag verder vergroot, terwijl de ruimte voor nieuwe installaties juist afneemt. Voor Wonderwoods vertaalt dit zich concreet in drie risico's. Aantasting van de WKO-prestaties leidt tot hogere exploitatiekosten, kan de duurzaamheidscertificering (BREEAM/LEED) van het complex onder druk zetten en kan contractuele tekortkomingen jegens huurders met duurzaamheidsafspraken tot gevolg hebben (5.3 - 5.4).	Antwoord is hetzelfde als rij 21.
175	109732001	Indiener stelt dat de effecten van de realisatie van het VKA op de WKO-installaties, meer specifiek op de WKO-installatie van Wonderwoods, niet zijn geïnventariseerd en afgewogen. In de onderliggende stukken wordt enkel geconstateerd dat de effecten in alle alternatieven van de Merwedelijn "zeer negatief" scoren en dat een duidelijke ruimtelijke en technische opgave ontstaat. Ondanks deze conclusie is besloten tot een verdiept tracé voor de Merwedelijn. De gevolgen voor de werking van de WKO-systemen en de financiële en contractuele consequenties voor gebouweigenaren en huurders zijn in het geheel niet onderzocht. Indiener sluit niet uit dat uit een dergelijke inventarisatie blijkt dat het VKA ter plaatse niet uitvoerbaar is. Indiener meent dan ook de aanwezigheid van WKO-installaties en de gevolgen van het VKA hierop nopen tot een heroverweging van het VKA en moet worden gekozen voor een ander alternatief waarbij de WKO-systemen niet moeten worden verplaatst en de ingrepen in de ondergrond beperkt zijn (5.5).	Antwoord is hetzelfde als rij 21.

176	109732001	Indiener stelt dat tijdens de bouwfase Wonderwoods geconfronteerd met een beperkte bereikbaarheid. Gelet op de ligging direct naast het tracé, had specifiek voor Wonderwoods (maar ook voor andere stakeholders in dit zwaar stedelijke gebied) in kaart moeten worden gebracht wat de gevolgen voor de bereikbaarheid zijn. Ten onrechte is volstaan met een algemene effectbeoordeling dat op hoofdlijnen en op gebiedsniveau heeft plaatsgevonden. Hierdoor is onvoldoende geïnventariseerd wat de effecten van de aanleg van het VKA voor Wonderwoods is (6.1).	Antwoord is hetzelfde als rij 50 en rij 51.
177	109732001	Indiener geeft aan dat de Jaarbeursboulevard gedurende de werkzaamheden voor voetgangers volledig wordt afgesloten. De hinder blijft niet beperkt tot voetgangers. De Mineurslaan - de primaire bevoorradingsroute voor de omliggende gebouwen - wordt naar verwachting gedurende minimaal één jaar volledig afgesloten als gevolg van de realisatie van de transfertunnel. Tevens zal de inrit van de parkeergarage Croeselaan naar verwachting gedurende één jaar niet kunnen worden gebruikt, waarbij rekening moet worden gehouden met een tijdelijke sluiting of de aanleg van een alternatieve inrit. Ook de bereikbaarheid per openbaar vervoer wordt beperkt. De busonderdoorgang bij het Anne Frankplein wordt gedurende enkele maanden volledig buiten dienst gesteld, en de HOV-baan op de Overste Den Oudenlaan voor meerdere jaren. De totale duur van de bouwfase maakt de totale impact bijzonder zwaar. De realisatietermijn voor het verdiepte tracé wordt begroot op minimaal vier tot vijf jaar, terwijl de totale doorlooptijd van het VKA op 10 jaar of langer wordt ingeschat. Gedurende deze gehele periode wordt Wonderwoods geconfronteerd met omleidingen, afsluitingen en beperkte bereikbaarheid. Deze hinder is niet als beperkt te kwalificeren (6.2 - 6.4).	Erkend wordt dat de aanleg van de Merwedelijn gedurende een langere periode hinder voor de omgeving zal veroorzaken. Bij een project van deze omvang zijn tijdelijke afsluitingen, omleidingen en beperkingen voor verschillende vervoerswijzen niet volledig te voorkomen. De mogelijke bouwhinder is daarom in de verkenningsfase expliciet onderzocht en beoordeeld. De uitvoeringshinder voor elk van de alternatieven is in kaart gebracht door het op hoofdlijnen doorlopen van de alternatieven en op basis van expert judgement duiden van de mate en duur van de hinder. Er is in deze fase van de MIRT-verkenning nog zeer beperkt tot geen informatie beschikbaar over de constructieve uitwerking van verschillende maatregelen. Daarnaast zijn er nog vele keuzes te maken in de wijze van uitvoering. De in kaart gebrachte hinder per alternatief is daarom gebaseerd op onderscheidend vermogen tussen de alternatieven, gegeven het huidige uitwerkingsniveau van de ontwerpen. Daarbij komt niet op alle punten hetzelfde beeld naar voren als in de zienswijze wordt geschetst. Zo is de hinder op de Jaarbeursboulevard beoordeeld als zwaar, de hinder op de busonderdoorgang bij het Anne Frankplein als zeer zwaar en de hinder op de Mineurslaan als gemiddeld (2-10 Notitie Uitvoeringshinder - Versie 4.0). In de volgende fase (planning- en studiefase) wordt de bouwwijze, bouwfasering en bereikbaarheid tijdens de bouw in meer detail onderzocht en uitgewerkt. Vervolgens wordt in de voorbereiding op de uitvoering een BLVC-plan (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie) opgesteld, waarin aandacht wordt besteed aan door indiener genoemde aspecten.
178	109732001	Indiener constateert dat de Effectnotitie Uitvoeringshinder 2026 de gevolgen voor gebouweigenaren en direct betrokken stakeholders niet heeft onderzocht. Het onderzoek ziet uitsluitend op verkeershinder voor reizigers, voetgangers en fietsers. De financiële en operationele gevolgen van verminderde bereikbaarheid voor de exploitatie van Wonderwoods - waaronder leegstandsrisico, omzetderving van commerciële huurders en druk op het huurniveau - zijn in het geheel niet in kaart gebracht. Nu de gevolgen voor gebouweigenaren niet zijn betrokken in de afweging van varianten, concludeert indiener dat de variantenvergelijking op dit punt niet zorgvuldig heeft plaatsgevonden.	Deze zorgen worden herkend. In de verkenningsfase is uitvoeringshinder op hoofdlijnen onderzocht, passend bij het detailniveau van een MIRT-verkenning. De beoordeling richt zich in deze fase vooral op de ruimtelijke en verkeerskundige effecten van de aanleg, zoals hinder voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en bereikbaarheid in het gebied. De exacte gevolgen voor individuele gebouwen, huurders, bedrijfsvoering en vastgoedexploitatie zijn in deze fase nog niet op objectniveau uitgewerkt. In de volgende fase (planning- en studiefase) wordt het ontwerp nader uitgewerkt en de realisatie voorbereid. Vervolgens wordt in de voorbereiding op de uitvoering een BLVC-plan (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie) opgesteld, waarin aandacht wordt besteed aan door indiener genoemde aspecten voor verkeershinder en bereikbaarheid. In de volgende planfasen worden de effecten van de aanlegwerkzaamheden nader uitgewerkt en wordt bezien welke maatregelen kunnen worden getroffen om de bereikbaarheid en leefbaarheid tijdens de uitvoering zoveel mogelijk te waarborgen. Omdat de werkzaamheden en uitvoeringsfasering nog niet zijn vastgesteld, kunnen de gevolgen voor individuele ondernemingen in deze fase nog niet worden bepaald. In de vervolgfasen worden alle belangen in beeld gebracht en waar nodig passende maatregelen getroffen.
179	109732001	Indiener meent dat de totale duur van de realisatiefase, en daarmee ook de gevolgen van de realisatie van het plan, te optimistisch is ingeschat. De ervaring met vergelijkbare projecten leert dat de daadwerkelijke doorlooptijd de oorspronkelijke planning bij grootschalige ondergrondse infrastructuur in stedelijk gebied veelal ruimschoots overschrijdt. De Noord/Zuidlijn in Amsterdam vormt hiervan het meest sprekende nationale voorbeeld. De kans dat een soortgelijke vertraging zich bij de Merwedelijn voordoet, is reëel en had in de effectenbeoordeling moeten worden verdisconteerd (7.1 - 7.2).	In de verkenningsfase is de realisatietermijn op hoofdlijnen onderzocht, passend bij het detailniveau van een MIRT-verkenning. Hierbij richt de beoordeling zich in deze fase op globale doorlooptijdtijden en volgordelijkheid van activiteiten, ingeschat op basis van expert judgement, gebaseerd op eerdere ervaringen met grootschalige infrastructuurprojecten. Externe, niet beïnvloedbare factoren zijn hierbij buiten beschouwing gelaten. In de planning- en studiefase wordt de doorlooptijd van activiteiten en de hieruit volgende realisatietermijn nader gedetailleerd op basis van de dan beschikbare informatie.
180	109732001	Indiener wijst op het verleggen van kabels en leidingen. Dit is in de praktijk een complexe exercitie die tot grote vertraging kan leiden. In de onderliggende stukken wordt uitgegaan van een doorlooptijd van een half jaar voor het verleggen van kabels en leidingen. Indiener acht deze inschatting te optimistisch, zeker gelet op de beperkte ruimte in de ondergrond, de aanwezigheid van meerdere conflicterende installaties en de complexiteit die de stukken zelf erkennen. Gedurende de periode dat kabels en leidingen worden verlegd, liggen de desbetreffende gebieden open. De gevolgen hiervan voor de bereikbaarheid en exploitatie van Wonderwoods zijn niet onderzocht en niet betrokken in de afweging van de varianten (7.3).	In de verkenningsfase is de realisatietermijn op hoofdlijnen onderzocht, passend bij het detailniveau van een MIRT-verkenning. Hierbij richt de beoordeling zich in deze fase op globale doorlooptijdtijden van activiteiten, ingeschat op basis van expert judgement. Specifiek is rekening gehouden met de exacte locaties van belangrijke kabel- en leidinginfrastructuur, zoals hoogspanningsleidingen, thermische leidingen en WKO-systemen, en is daarnaast een doorlooptijd ingeschat om algemene kabels en leidingen te verleggen. In de planning- en studiefase wordt de aanwezigheid van kabels en leidingen nader geanalyseerd en wordt de exacte ligging van alle kabel- en

			leidinginfrastructuur geanalyseerd. Op basis van de uitkomsten in de planning- en studiefase zal de verwachte realisatietermijn nader worden gedetailleerd.
181	109732001	Indiener concludeert dat de effectbeoordeling van het VKA op het punt van de realisatietermijn niet realistisch is en daarmee ook de beoordeling van de gevolgen voor direct betrokkenen zoals Wonderwoods een onvolledig beeld geeft. De afweging van varianten is hierdoor niet zorgvuldig tot stand gekomen (7.4).	Antwoord is hetzelfde als N179
182	109732001	Indiener geeft aan dat de gevolgen voor de commerciële exploitatie en reputatieschade voor Wonderwoods in de besluitvorming niet zijn onderkend en niet in kaart is gebracht. Indiener geeft aan dat de aantrekkelijkheid van Wonderwoods als vestigingslocatie vermindert, met directe gevolgen voor de verhuurbaarheid en de exploitatie. Indiener verwacht als gevolg van het VKA een aanzienlijke toename van leegstand. De financiële schade die indiener hierdoor lijdt is substantieel en strekt zich uit over jaren. Indiener vreest dat de negatieve associaties die met de bouwwerkzaamheden gepaard gaan, ook na afloop van de bouwfase blijven kleven aan de locatie en de verhuurbaarheid en de waarde van Wonderwoods structureel aantasten. Indiener vreest dat de beoogde huurders van de commerciële en maatschappelijke ruimten zich zullen terugtrekken. Daarbij is met name van belang dat de aanleg van het VKA een ontwikkeling op de korte tot middellange termijn is, waarbij de exacte planning nog onzeker is. Het is goed mogelijk dat de werkzaamheden pas over zeven tot tien jaar aanvangen. Vooral deze onzekerheid over de termijn heeft naar verwachting een groot negatief effect op de verhuurbaarheid. Dit leidt tot leegstand of tot huurders die minder bereid zijn te investeren in de kwaliteit van de invulling. Nu het effect van het VKA op de exploitatie van omliggend vastgoed niet is onderzocht, kan niet worden vastgesteld dat het VKA - afgezet tegen de alternatieven - als de meest geschikte variant uit de vergelijking naar voren komt. Zolang hierover geen nader onderzoek is verricht, kan het VKA niet worden vastgesteld, althans niet verder worden uitgewerkt (8.1 - 8.6).	Onderkend wordt dat langdurige infrastructurele werkzaamheden gevolgen kunnen hebben voor de omgeving en dat deze voor eigenaren, gebruikers en ondernemers aanleiding kunnen zijn tot zorgen over bereikbaarheid, aantrekkelijkheid en exploitatie van vastgoed. In de verkenningsfase zijn de effecten van het project op de omgeving, waaronder de hinder tijdens de uitvoering, op het hiervoor passende detailniveau onderzocht en meegewogen in de beoordeling van de alternatieven. De door indiener genoemde effecten op de commerciële exploitatie, verhuurbaarheid, leegstand, vastgoedwaarde en reputatie van een specifiek vastgoedobject zijn afhankelijk van uiteenlopende factoren, waaronder marktomstandigheden, de uiteindelijke uitvoeringswijze, de fasering van werkzaamheden en de toekomstige ontwikkeling van het gebied. Deze effecten zijn daarom niet als afzonderlijk beoordelingscriterium voor individuele vastgoedobjecten onderzocht in de verkenning. De exacte planning, fasering en uitvoeringsmethode van het project zijn op dit moment nog niet vastgesteld en worden in de volgende fasen nader uitgewerkt. Daarbij wordt ook aandacht besteed aan het beperken van hinder en het waar mogelijk borgen van de bereikbaarheid van de omgeving tijdens de uitvoering. De zorgen van indiener worden begrepen, maar kunnen niet op voorhand worden weggenomen. Als onverhoopt blijkt dat indiener onevenredig hard wordt getroffen door dit project en de infrastructurele maatregelen en dit boven het normaal maatschappelijk risico uitstijgt, dan kan indiener hiervoor een verzoek om nadeelcompensatie indienen bij de gemeente.
183	109732001	Indiener stelt dat de MKBA voor alle onderzochte alternatieven een negatief kosten-batensaldo toont, met een baten/kosten-ratio van 0,3 tot 0,4. Geen van de alternatieven genereert maatschappelijke baten die de kosten overstijgen. Bij een dergelijk structureel negatief saldo rust op het bevoegd gezag een verzwaarde motiveringsplicht ten aanzien van de vraag waarom het project niettemin doorgang moet vinden en waarom juist dit VKA de voorkeur verdient boven minder ingrijpende alternatieven (9.1).	Het is juist dat de MKBA voor alle onderzochte alternatieven een negatief kosten-batensaldo laat zien en dat de baten de kosten niet overstijgen. Tegelijkertijd is in de MKBA expliciet aangegeven dat de uitkomst van een MKBA geen vervanging is van de bestuurlijke en politieke besluitvorming, maar één van de hulpmiddelen daarbij. De keuze voor een voorkeursalternatief wordt daarom niet uitsluitend gebaseerd op de baten-kostenverhouding, maar ook op de mate waarin de projectdoelen worden bereikt en andere maatschappelijke belangen. De onderzochte alternatieven dragen in verschillende mate bij aan de doelen van de MIRT-verkenning: het voorkomen van overbelasting rond Utrecht Centraal, het verbeteren van de bereikbaarheid van het Utrecht Science Park per openbaar vervoer en het verbeteren van de bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties in Utrecht Zuidwest en Nieuwegein. Uit de doelbereikanalyse blijkt dat het voorkeursalternatief op deze punten een substantiële bijdrage levert. Daarnaast wijst de MKBA erop dat bij OV-projecten een baten-kostenverhouding kleiner dan 1 niet ongebruikelijk is en dat ook andere aspecten, zoals bereikbaarheid, leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, brede welvaart en de bijdrage aan beleidsdoelen, kunnen worden betrokken bij de besluitvorming. De resultaten van de MKBA zijn daarom in samenhang met de overige onderzoeken en afwegingen betrokken bij de keuze voor het voorkeursalternatief.
184	109732001	Indiener constateert dat in de MKBA en de onderliggende kostenramingen geen rekening is gehouden met de financiële gevolgen van nadeelcompensatieclaims, schadeclaims wegens onrechtmatige hinder tijdens de bouwfase, en vergoedingsverplichtingen voor schade aan eigendommen van derden (waaronder constructieve schade aan panden en aantasting van WKO-systemen). Deze kostenposten kunnen aanzienlijk uiteenlopen. Door deze posten buiten de vergelijking te laten, is de afweging tussen de alternatieven onvolledig en daarmee niet zorgvuldig (9.2).	De stelling dat in de MKBA en de onderliggende kostenramingen geen rekening is gehouden met financiële gevolgen van nadeelcompensatie, schadevergoedingen en andere projectgebonden risico's wordt niet onderschreven. Bij het opstellen van de kostenramingen zijn dergelijke kosten en risico's, voor zover deze in deze fase van het project kunnen worden geraamd, meegenomen in de ramingen en de daarbij behorende risicoreserveringen. Daarbij geldt dat de exacte omvang van eventuele toekomstige nadeelcompensatieverzoeken, schadeclaims of schade aan eigendommen van derden in deze fase nog niet kan worden vastgesteld. Deze is afhankelijk van onder meer de uiteindelijke uitwerking van het ontwerp, de uitvoeringswijze, de fasering van de werkzaamheden en de specifieke omstandigheden ter plaatse. Om die reden kunnen dergelijke posten niet op perceels- of eigenaarsniveau worden bepaald. De kostenramingen die aan de MKBA en de vergelijking van alternatieven ten grondslag liggen, bevatten echter wel een inschatting van deze soorten risico's en onzekerheden, overeenkomstig het detailniveau van de verkenningsfase.

185	109732001	Indiener wijst erop dat het VKA is vastgesteld onder de voorwaarde dat vóór 2035 minimaal 10.000 extra woningen in Groot Merwede worden gerealiseerd. Daarnaast is het VKA gebaseerd op een maximumscenario waarbij op termijn 24 trams per uur nodig zijn. De realisatie van de woningen, en daarbij de vraag of dit maximumscenario realistisch is, is echter onzeker. In de effectbeoordeling en de variantenvergelijking is niet onderzocht of bij realistischer woningbouwscenario's een minder belastend alternatief had volstaan. Ook dit maakt de afweging die heeft geleid tot het VKA onvolledig (10.1)	Rijk en regio hebben plannen om 63.000 tot 75.000 nieuwe woningen in Groot Merwede en Rijnenburg te realiseren. Hiervoor is een frequentie van tot 24 keer per uur per richting gebaseerd. In het bestuurlijk over MIRT is afgesproken om 10.000 woningen, aanvullend op de reeds afgesproken 25.500 woningen in aanbouw te nemen in Groot Merwede voor 2035. Het voorkeursalternatief is niet uitsluitend gebaseerd op de woningbouwafspraak van 10.000 woningen vóór 2035, maar op de bredere en langdurige verstedelijkings- en bereikbaarheidsopgave van de regio Utrecht tot ruim na 2040.
186	109732001	Indiener geeft aan dat gelet op de complexe en instabiele ondergrond, de beperkte bovengrondse én ondergrondse ruimte, de omvang van de grondingrepen die de aanleg van de VKA vergt en de directe nabijheid van Wonderwoods het VKA geen reële oplossing is voor de OV-opgave. Indiener verzoekt met klem de keuze voor het huidige tracé te heroverwegen en te onderzoeken of de Merwedelijn op een alternatief tracé kan worden gerealiseerd dat niet in de onmiddellijke nabijheid van Wonderwoods ligt (11.1 - 11.2).	Onderkend wordt dat de aanleg van de Merwedelijn plaatsvindt in een complexe stedelijke omgeving met beperkte ruimte, een drukbezette ondergrond en bestaande bebouwing in de directe nabijheid van het tracé. Deze aspecten zijn betrokken bij de afweging van alternatieven en de keuze voor het voorkeursalternatief. In de verkenningsfase zijn verschillende tracévarianten en uitvoeringsmogelijkheden onderzocht en beoordeeld op onder meer doelbereik, ruimtelijke inpassing, technische haalbaarheid, effecten op de omgeving, kosten en risico's. Op basis van deze afweging is het voorkeursalternatief vastgesteld. De verdere uitwerking van het voorkeursalternatief richt zich onder meer op de technische maakbaarheid, de uitvoerbaarheid en de beheersing van effecten op de omgeving. Daarbij wordt nader onderzoek gedaan naar de ondergrond, de interactie met bestaande bebouwing en ondergrondse infrastructuur, en mogelijke maatregelen om de effecten tijdens aanleg en gebruik te beperken.
188	109731106	Indiener is niet blij met de keuze voor dit VKA omdat uit het Verkenningenrapport en plan MER blijkt dat het voorliggende VKA op technische maakbaarheid, uitvoeringshinder, trillingen en effecten op bodem, water, ecologie en duurzaamheid minder goed scoort (dan andere alternatieven). Ook blijkt hieruit dat, na een planuitwerking van ca. drie jaar een aanlegfase start van ongeveer 10 jaar. Dat is een extreem lange tijd.	De verdiepingsfase heeft laten zien dat (gedeeltelijke) maaiveldoplossingen en viaductvarianten ruimtelijk, verkeerskundig en stedenbouwkundig onvoldoende zijn. Daarom vallen deze varianten af. De boortunnel en de volledig overdekte verdiepte ligging dragen wel voldoende bij aan het beoogde doelen, maar passen beiden niet binnen het haalbare budget. Daarom is onderzocht in hoeverre kostenoptimalisaties en/of gefaseerde aanleg van de varianten mogelijk is. De verdiepte ligging die gedeeltelijk open is, biedt mogelijkheden tot kostenoptimalisaties bij de kruising met de A12 en de mogelijkheid tot gefaseerde aanleg van de brug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Een boortunnel is niet te combineren met een nieuwe brug, en biedt minder kansen voor kostenoptimalisaties en gefaseerde aanleg. De verdiepte ligging is voor ongeveer 70% overdekt en voor ongeveer 30% open tussen Utrecht Centraal en de A12. Met deze combinatie van grotendeels tunnel en verdiepte open bak met oversteekmogelijkheden is een balans gevonden tussen kosten, bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en maakbaarheid, passend bij een hoog stedelijke omgeving. In de notitie faseerbaarheid en realisatietermijn (2-18) staat opgenomen dat de realisatiefase van het project naar schatting 6 tot 7 jaar duurt. Waarbij de realisatiewerkzaamheden gefaseerd over het tracé plaatsvinden. Dus de aanleg zal niet op het gehele tracé over de gehele realisatiefase van 6 tot 7 jaar plaatsvinden.
189	109731106	Indiener is niet blij met de keuze voor dit VKA omdat het eigen gebouw zeer intensief wordt gebruikt. Het is ongelukkig dat dit iconische gebouw in het centrum van bouwactiviteiten ligt. Vanzelfsprekend zal dit de leefbaarheid, de aantrekkelijkheid en de bereikbaarheid van het gebied en de uitstraling en exploitatie van het gebouw negatief beïnvloeden. Met name de commerciële plint aan de Jaarbeursboulevard zal de gevolgen ondervinden van de aanleg van de Merwedelijn, waarvan de consequenties nog niet volledig zijn te overzien. Mogelijk zal het ertoe leiden dat er een verminderde vestigingsbereidheid zal zijn van bewoners en ondernemers, en dat het hotel minder bezoekers zal ontvangen.	Antwoord grotendeels conform regel 178 De zorg van indiener wordt begrepen. Bij de nadere uitwerking van de planning, fasering en uitvoeringsmethode van het project wordt dan ook aandacht besteed aan het zoveel als mogelijk beperken van hinder en het borgen van de bereikbaarheid van de omgeving. Voor het al dan niet treffen van maatregelen voor het beperken van hinder en schade wordt gekeken naar het de concrete situatie en wordt bezien hoe dit op passende wijze met betrokken partijen kan worden verwezenlijkt. Zie voor een nadere reactie op mogelijke schade als gevolg van infrastructurele maatrgelen ook de reactie onder 23.
190	109731106	Indiener is niet blij met de keuze voor dit VKA omdat genoemde punten tijdens het participatieoverleg naar voren zijn gebracht. Ook andere partijen hebben hinder tijdens de bouw aan de orde gesteld en hebben verzocht dit aspect mee te laten wegen bij het samenstellen van het voorkeursalternatief. Ook is uitdrukkelijk aandacht gevraagd voor de vitale infrastructuur in de grond en de technische inpasbaarheid. Indiener maakt zich zorgen over mogelijke schade door graafwerkzaamheden, die op zeer korte afstand van het gebouw zullen plaatsvinden.	Antwoord is hetzelfde als rij 186

191	109731106	Indiener is niet blij met de keuze voor dit VKA omdat in de ontwerp voorkeursbeslissing slechts is benoemd dat de punten waarop dit VKA minder scoort (zie de eerste bulletpoint) nu eenmaal onvermijdelijk zijn bij een dergelijk omvangrijk project en onderwerpen zijn waarvoor in de planuitwerking extra aandacht nodig is. In algemene zin wordt gesteld dat mitigerende maatregelenmogelijk zijn om trillingen en uitvoeringshinder te verminderen. Gelet op de grote negatieve effecten die te verwachten zijn, vindt indiener deze afweging en de uitwerking daarvan nogal mager. Om een verantwoorde keuze te kunnen maken zou meer zicht moeten bestaan op die gevolgen en de mogelijke maatregelen.	Antwoord is hetzelfde als rij 48
192	109731106	Indiener is niet blij met de keuze voor dit VKA omdat indien tot dit VKA wordt besloten, het aannemelijk is dat het gebied waarin het gebouw is gelegen onevenredig nadelig zal worden getroffen en dat indiener en anderen door de bouwwerkzaamheden schade zullen lijden die het normaal maatschappelijk risico (ver) te boven zal gaan. Indiener zou het zorgvuldig vinden dat in een vroeg stadium wordt nagedacht en besloten hoe daarmee moet worden omgegaan.	Antwoord is hetzelfde als rij 16, rij 29, rij 30 en rij 32, rij 178 en rij 182
193	109731106	Indiener is niet blij met de keuze voor dit VKA omdat het voor indiener verreweg het beste zou zijn als voor een ander VKA zou worden gekozen. Maar in ieder geval zou meer duidelijkheid moeten worden gegeven over de gevolgen, potentiële maatregelen om schade te voorkomen en, indien onvermijdelijk, te vergoeden.	Antwoord is hetzelfde als rij 16, rij 29, rij 30 en rij 32
194	109731106	Indiener verzoekt om bij de vervolgstappen betrokken te worden en tijdig overleg te voeren over de vervolgstappen.	Het belang van tijdige betrokkenheid van omwonenden, eigenaren, gebruikers en andere belanghebbenden bij de verdere uitwerking van het project wordt onderschreven. Bij de start van de volgende projectfase wordt een participatieplan opgesteld, waarin wordt uitgewerkt hoe belanghebbenden worden betrokken en op welke momenten participatie plaatsvindt. Indiener zal, net als andere direct betrokken partijen, over de vervolgstappen en participatiemogelijkheden worden geïnformeerd.
195	109730653	Indiener voorziet in het licht van de geplande aanleg van een tunnel, waarvan de voorbereidingen naar verwachting starten in 2028/2029 en die over meerdere jaren gerealiseerd zal worden, een significante toename van risico's. Dit geldt met name voor de circa 25.000 vrachtwagens die jaarlijks onze locatie aandoen voor laden en distributie. De combinatie van gewijzigde infrastructuur, intensief bouwverkeer en het (mogelijk) moeten delen van rijbanen die momenteel exclusief voor gemotoriseerd verkeer zijn bestemd, leidt tot een complexer en minder overzichtelijk verkeersbeeld. Het PlanMER vermeldt hierover enkel het volgende: "De lus voor verkeer vanuit Nieuwegein naar oprit A12 richting Den Haag in alternatieven 1, 3 en 5 veranderen de verkeersstromen, maar zonder grootschalige negatieve effecten." Aangezien wij juist wel grootschalige negatieve effecten verwachten, verzoeken wij u dan ook om inzicht te geven in de wijze waarop de veiligheid gedurende de uitvoeringsfase wordt geborgd, in samenwerking met de betrokken aannemers. Tevens ontvangen wij graag de resultaten van een onafhankelijke risico- en veiligheidsanalyse, specifiek gericht op de impact van de werkzaamheden op onze logistieke processen, alsmede de maatregelen die worden voorzien om de veiligheid minimaal op het huidige niveau te houden.	De zorgen over de gevolgen van de aanleg van de Merwedelijn voor de verkeersveiligheid en de bereikbaarheid van de locatie, mede gezien de omvang van de logistieke activiteiten en het grote aantal vrachtwagenbewegingen, worden begrepen. In de fase MIRT-verkenning is echter nog geen sprake van de voorbereiding van de uitvoeringsfase van de Merwedelijn. Dit gebeurt in de planning- en studiefase en bij de voorbereiding van de aanbesteding. In dde planning- en studiefase, wordt het ontwerp van de Merwedelijn verder uitgewerkt. Specifiek voor Westraven zijn er nog meerdere mogelijkheden voor het tracé, aangezien het voorkeursalternatief bestaat uit alternatief 5 en 6. Waarbij de verkeerssituatie in Westraven en de op- en afritten van de A12 verder wordt beschouwd. Daarnaast wordt in de volgende fase en de voorbereiding van de aanbesteding gekeken naar de tijdelijke fasering, ofwel hoe de bouw van de Merwedelijn zich verhoudt tot de bestaande verkeersstromen. Het aandachtspunt van indiener over logistieke processen en veiligheid wordt meegenomen bij het uitwerken van de tijdelijke fasering.
196	109730653	Volgens indiener blijkt uit de plannen dat wordt overwogen de op- en afrit van de A12 in dit gebied op te heffen. Dit heeft potentieel verstrekkende gevolgen, niet alleen voor onze onderneming maar ook voor andere bedrijven in Westraven. In het PlanMER staat omschreven dat er aanvullend onderzoek nodig is om te bepalen wat het verwijderen van de snelwegaansluiting A12 Kanaleneiland betekent voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van bestaande woonwijken Utrecht en Nieuwegein. Wij verzoeken nadrukkelijk in deze onderzoeken ook de effecten op de bereikbaarheid van de huidige bedrijven daar aanwezig in dit onderzoek mee te nemen. De gevolgen zullen zich niet uitsluitend manifesteren op het moment van feitelijke afsluiting, maar reeds vanaf het moment van aankondiging. Ervaring uit vergelijkbare projecten leert dat klanten in een dergelijk stadium alternatieven gaan verkennen en deze, indien geschikt bevonden, blijvend adopteren. Dit kan reeds op korte termijn leiden tot een substantieel verlies aan bedrijfsvolume. Indien de afsluiting daadwerkelijk wordt gerealiseerd, zullen gebruikers zonder toereikend alternatief genoodzaakt zijn hun transport door stedelijk gebied te leiden om alsnog toegang te krijgen tot het snelwegennet. Naar onze overtuiging is dit niet in lijn met het algemeen belang, noch met de doelstellingen op het gebied van veiligheid en leefbaarheid.	Het eventueel verwijderen van de snelwegaansluiting A12 Kanaleneiland is geen onderdeel van dit Voorkeursbesluit of van de Planning- en Studiefase voor de Merwedelijn, maar wordt binnen U Ned wel nader onderzocht in samenhang met de toekomstige ontwikkeling van het gebied. Daarbij wordt onderkend dat eventuele aanpassing van deze aansluiting gevolgen kan hebben voor zowel de bereikbaarheid van woongebieden als voor het functioneren van bestaande bedrijven in de omgeving. In het kader van het vervolgonderzoek binnen U Ned wordt daarom nader onderzocht wat de gevolgen zijn voor de bereikbaarheid van de omgeving. Daarbij worden niet alleen de effecten voor bewoners en leefbaarheid beschouwd, maar ook de effecten op de bereikbaarheid van bestaande bedrijven in het gebied, waaronder de bedrijven op bedrijventerrein Westraven. De resultaten van deze onderzoeken vormen input voor de verdere afweging tussen wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid binnen de gebiedsontwikkeling van Stadseiland Zuid. Daarbij worden ondernemers en hun vertegenwoordigers betrokken bij de verdere uitwerking van deze onderzoeken.
197	109730653	Indiener stelt dat indien door overheidsbeleid de bedrijfsvoering structureel wordt bemoeilijkt of zelfs een uitkoopscenario wordt overwogen, de financiële onderbouwing van deze investeringen onder druk komt te staan. Niet voldoen aan veiligheids- en milieuwetgeving is uiteraard geen keuze. Er zullen in de komende jaren (grote) investeringen gedaan moeten worden om onze terminal compliant te houden, die, wellicht door deze plannen, niet meer terugverdiend kunnen worden. Ook dit zou een grote schadepost kunnen opleveren voor ons bedrijf. Tegen deze achtergrond is het voor ons van essentieel belang dat op korte termijn duidelijkheid wordt verkregen over het toekomstperspectief van onze locatie.	Er wordt onderkend dat duidelijkheid over het toekomstperspectief van bestaande bedrijven van belang is voor investeringsbeslissingen met een lange terugverdientijd. De verdere ontwikkeling van Stadseiland Zuid vraagt om een zorgvuldige en integrale afweging van verschillende belangen, waaronder wonen, werken, bereikbaarheid en economische vitaliteit. Op dit moment zijn nog geen besluiten genomen over eventuele toekomstige wijzigingen in de positie van individuele bedrijven. In de verdere planvorming worden de effecten van ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen op het

			functioneren, de bereikbaarheid en het toekomstperspectief van bestaande bedrijven nader onderzocht. De resultaten hiervan worden betrokken bij de verdere afweging tussen wonen, werken en voorzieningen binnen de gebiedsontwikkeling van Stadseiland Zuid. Vanuit het projectteam Stadseiland Zuid is inmiddels contact opgenomen met indiener om het gesprek hierover voort te zetten, informatie uit te wisselen en de verdere processtappen te bespreken. Hiermee wordt invulling gegeven aan de wens om op korte termijn meer duidelijkheid te verkrijgen over het vervolgproces en de wijze waarop de belangen van bestaande bedrijven worden betrokken bij de verdere planvorming.
198	109730653	Indiener concludeert dat het voorgenomen plan ernstige veiligheidsrisico's met zich zal meebrengen voor de bedrijfsvoering, grote financiële gevolgen heeft voor de exploitatie en uiteindelijk eventueel het voortbestaan van het bedrijf en ernstige gevolgen heeft voor aanwezigheid en bereikbaarheid van brandstoffen in de regio in noodsituaties. Deze belangen zijn in de huidige plannen en onderzoeken, zoals die nu zijn gepubliceerd, niet, of althans, onvoldoende meegenomen. Wij verzoeken u daarom dringend om zo spoedig mogelijk met ons in overleg te treden teneinde te komen tot een heldere en bindende afsprakenstructuur, inclusief een concreet tijdpad en, indien relevant, een financiële regeling, voor omzetverlies tijdens de duur van de werkzaamheden, maar ook voor het geval dat van ons wordt verwacht uiteindelijk onze activiteiten op deze strategische en economisch essentiële locatie te beëindigen.	Het belang van veiligheid, bereikbaarheid en de gevolgen voor de bedrijfsvoering wordt door ons onderkend. In de planning- en studiefase van de Merwedelijn wordt onderzocht welke effecten de aanleg en het bouwverkeer kunnen hebben op de omgeving, inclusief de bereikbaarheid en het functioneren van bestaande bedrijven. Daarbij wordt rekening gehouden met de geldende wet- en regelgeving op het gebied van veiligheid. Tegelijkertijd wordt geconstateerd dat een deel van de door indiener benoemde zorgen samenhangt met andere mogelijke ontwikkelingen in het gebied, waaronder de verstedelijkingsopgave van Stadseiland Zuid en eventuele toekomstige wijzigingen in infrastructuur en ruimtegebruik. Over deze ontwikkelingen zijn op dit moment nog geen definitieve besluiten genomen. De verdere uitwerking van deze ontwikkelingen vraagt om een zorgvuldige afweging van belangen, waaronder wonen, werken, bereikbaarheid, veiligheid en de continuïteit van bestaande economische functies. In dat kader wordt ook aandacht besteed aan de positie van bedrijven die van belang zijn voor de regionale economie en infrastructuur. Vanuit de betrokken projectorganisaties vindt reeds overleg plaats met indiener over de specifieke situatie van het bedrijf en de mogelijke effecten van deze toekomstige ontwikkelingen. Deze gesprekken worden voortgezet in het vervolgproces. Eventuele afspraken over maatregelen, procedures of compensatie kunnen pas aan de orde komen wanneer voldoende duidelijkheid bestaat over de aard en omvang van toekomstige ontwikkelingen en de daaruit voortvloeiende effecten.
199	109730532	Indiener stelt zich op het standpunt dat het voorliggende plan onvoldoende zorgvuldig is voorbereid en bovendien niet van een deugdelijke motivering is voorzien. Daarnaast bestaat gerede aanleiding om te veronderstellen dat het plan op onderdelen strijdig is met algemene beginselen van behoorlijk bestuur, waaronder in ieder geval het zorgvuldigheidsbeginsel, het motiveringsbeginsel en het evenredigheidsbeginsel.	Het standpunt van indiener wordt voor kennisgeving aangenomen. Aan de voorbereiding van de voorkeursbeslissing voor de Merwedelijn is een omvangrijk onderzoeks- en afwegingsproces voorafgegaan. In de afgelopen jaren zijn verschillende tracévarianten en uitvoeringsmogelijkheden onderzocht, met als doel een toekomstbestendige openbaarvervoerverbinding mogelijk te maken voor de verwachte ontwikkeling van het gebied en de daarmee samenhangende groei van woningen en arbeidsplaatsen. De verkenning is in twee fasen uitgevoerd, waarbij na de afronding van de eerste beoordelingsfase een verdiepingsfase is ingelast om nieuwe tracéopties te identificeren. Dit betekent dat er ook twee keer een Verkenningenrapport en planMER is opgesteld om de (milieu) effecten te beoordelen. Geconstateerd wordt dat er vragen bestaan over de afwegingen die in de verdiepingsfase zijn gemaakt. Daarom worden de onderliggende onderzoeksdocumenten en afwegingen uit eerdere fasen van het proces beschikbaar gesteld via de website van U Ned, zodat beter inzichtelijk is hoe de voorkeursbeslissing tot stand is gekomen.
200	109730532	Indiener stelt dat uit de ter inzage gelegde stukken onvoldoende blijkt op grond van welke argumenten alternatieve locaties voor zowel de halte als het tracé zijn afgevallen dan wel als minder geschikt zijn beoordeeld. Voor zover belanghebbende kan beoordelen, zijn alternatieven denkbaar waarmee een vergelijkbaar niveau van bereikbaarheid kan worden gerealiseerd zonder dat bestaande gebouwen geheel of gedeeltelijk behoeven te worden gesloopt of gedurende lange tijd worden geconfronteerd met ingrijpende bouwen uitvoeringswerkzaamheden. Gelet op de omvang van de ruimtelijke, economische en maatschappelijke gevolgen van de voorgestelde locatiekeuze acht belanghebbende een meer uitgebreide onderbouwing van de gemaakte keuzes en een transparantere afweging van alternatieven noodzakelijk.	Antwoord is hetzelfde als rij 25
201	109730532	Indiener stelt dat er geen gebouwspecifieke constructieve analyses voor Wonderwoods opgesteld zijn en de technische beoordeling grotendeels gebaseerd is op aannames ten aanzien van bouwmethoden en omgevingsaspecten. Hierdoor kan thans niet worden vastgesteld dat de aanleg van de Merwedelijn ter plaatse van Wonderwoods zonder onaanvaardbare risico's uitvoerbaar is. Gelet op het voorgaande verzoekt belanghebbende dat voorafgaand aan verdere besluitvorming ten minste een volledige nulmeting wordt uitgevoerd van het gebouw en de daarbij behorende installaties. Daarnaast dient gedurende de gehele uitvoeringsperiode een systeem van continue monitoring te worden toegepast. Voorts dient voorafgaand	Antwoord is hetzelfde als rij 16

		aan de uitvoering een juridisch afdwingbare schaderegeling te worden vastgesteld waarin zowel directe schade als gevolgschade, exploitatieschade en overige vermogensschade adequaat worden geborgd.	
202	109730532	Indiener stelt dat zowel gedurende de realisatiefase als gedurende de gebruiksfase van de Merwedelijn naar verwachting sprake zal zijn van trillings- en geluidhinder. Daarbij valt op dat de aan het plan ten grondslag gelegde trillingsanalyse voornamelijk is gebaseerd op generieke contourafstanden en niet op een gebouwspecifieke beoordeling van Wonderwoods. Hoewel in de stukken wordt gesteld dat deze effecten mitigeerbaar zijn, ontbreekt een concrete uitwerking van de wijze waarop deze conclusie is onderbouwd. Zo worden geen specifieke grenswaarden genoemd waaraan gedurende de aanleg- en exploitatiefase moet worden voldaan om te voorkomen dat er schade ontstaat. Evenmin wordt inzichtelijk gemaakt welke maatregelen juridisch afdwingbaar zullen zijn en welke garanties worden geboden aan eigenaren en gebruikers van bestaande gebouwen. Naar het oordeel van indiener vormt een dergelijke globale benadering onvoldoende basis voor een besluit van deze omvang en impact. Dit geldt in het bijzonder voor gebouwen die, zoals Wonderwoods, direct grenzen aan de locatie van de beoogde halte en daarmee gedurende zowel de uitvoeringsfase als de exploitatieperiode in verhoogde mate aan trillings- en geluidseffecten kunnen worden blootgesteld.	Antwoord is hetzelfde als rij 18 en rij 20. Contourbenadering is passend voor de verkenningsfase. In planning- en studiefase volgt locatie specifiek onderzoek.
203	109730532	Indiener stelt dat de stukken aangeven dat de bouwfase van de Merwedelijn naar verwachting circa tien jaar zal duren, en zal onvermijdelijk leiden tot aanzienlijke hinder voor de directe omgeving. Daarbij moet rekening worden gehouden met langdurige beperkingen in het gebruik van het gebied, aantasting van de verhuurbaarheid en verkoopbaarheid van vastgoed, verstoring van woon- en werkomgevingen, mogelijke onderbrekingen of verstoringen van technische installaties, economische schade voor gebruikers en exploitanten en een toename van veiligheidsrisico's gedurende de uitvoeringsperiode. Deze effecten zijn in de ter inzage gelegde stukken niet concreet gekwantificeerd en evenmin zichtbaar betrokken bij de belangenafweging.	Antwoord is hetzelfde als rij 177
204	109730532	Indiener merkt op dat de in de planstukken gehanteerde uitvoeringsduur geen rekening lijkt te houden met de reële kans op substantiële vertragingen. Vergelijkbare ondergrondse infrastructuurprojecten in stedelijk gebied, waaronder de Noord/Zuidlijn in Amsterdam, hebben aangetoond dat onvoorziene bodemomstandigheden, schade aan omliggende bebouwing, technische complicaties en aanvullende besluitvorming kunnen leiden tot een aanzienlijke verlenging van de uitvoering. Nu dergelijke risico's inherent zijn aan projecten van deze aard, had inzichtelijk moeten worden gemaakt op welke wijze hiermee in de effectbeoordeling rekening is gehouden. Het ontbreken van een dergelijke analyse leidt ertoe dat de duur en omvang van de hinder voor bestaande eigenaren, gebruikers en exploitanten mogelijk worden onderschat.	Antwoord is hetzelfde als rij 179
205	109730532	Indiener geeft aan dat gedurende de uitvoering van de Merwedelijn de bereikbaarheid van het gebied naar verwachting aanzienlijk onder druk zal komen te staan. Dit betreft niet alleen debereikbaarheid voor bewoners, huurders, bezoekers en leveranciers, maar tevens de toegankelijkheid voor hulpdiensten, onderhoudspartijen en beheerders van gebouwen en openbare voorzieningen. Uit de projectstukken volgt dat gedurende de uitvoeringsfase op verschillende locaties in het stationsgebied sprake zal zijn van langdurige afsluitingen en beperkingen van ontsluitingsroutes, loopverbindingen, openbaarvervoervoorzieningen en logistieke verbindingen. Een locatiespecifieke beoordeling van de consequenties daarvan voor Wonderwood ontbreekt evenwel. Hoewel in de planstukken wordt erkend dat uitvoeringshinder zal optreden, ontbreekt een adequaat kader waaruit blijkt op welke wijze de instandhouding van de hoofdroute wordt geborgd, hoe bezoekersstromen in stand worden gehouden, welke maatregelen worden getroffen ter beperking van economische schade aan aangrenzende functies en hoe veiligheidsrisico's effectief worden beheerst.	Antwoord is hetzelfde als rij 106
206	109730532	Indiener geeft aan dat de aanleg en exploitatie van de Merwedelijn gedurende een langdurige periode gevolgen zullen hebben voor de leefbaarheid van het stationsgebied. Daarbij dient rekening te worden gehouden met geluidhinder, trillingen, bouwverkeer, stofhinder, fysieke barrières in de openbare ruimte en een aantasting van de ruimtelijke kwaliteit van de directe omgeving. Voor het gebouw Wonderwoods betekent dit een substantiële vermindering van het gebruiksgenot van zowel het gebouw als de directe openbare ruimte. Naarmate de werkzaamheden langer duren, zullen deze effecten zich bovendien cumulatief manifesteren. Indiener acht het onvoldoende inzichtelijk gemaakt hoe deze gevolgen zich verhouden tot de gemeentelijke en regionale ambities ten aanzien van een hoogwaardige, gezonde en duurzame stedelijke leefomgeving. Evenmin blijkt uit de stukken welke maatregelen worden getroffen om een langdurige aantasting van de leefkwaliteit voor bestaande gebruikers van het gebied te voorkomen.	Er wordt onderkend dat de aanleg en exploitatie van de Merwedelijn gevolgen kunnen hebben voor de leefomgeving in het stationsgebied. Effecten zoals geluid, trillingen, bouwverkeer, stofhinder, tijdelijke beperkingen in de openbare ruimte en effecten op de bereikbaarheid en het gebruik van omliggende gebouwen zijn bekende aandachtspunten bij grootschalige infrastructuurprojecten. In het Verkenningenrapport en het planMER zijn deze effecten onderzocht op het detailniveau dat past bij een MIRT-verkenning. Daarbij is vastgesteld dat de aanleg van de Merwedelijn tijdens de uitvoeringsfase tijdelijke effecten op de omgeving met zich mee kan brengen. De duur, omvang en precieze aard van deze effecten zijn echter afhankelijk van de uiteindelijke ontwerpkeuzes, uitvoeringsmethoden en fasering, die in de planning- en studiefase nader worden uitgewerkt.

			In deze vervolgfase wordt aanvullend onderzoek gedaan naar onder meer geluid, trillingen, bouwlogistiek, bereikbaarheid, fasering en de gevolgen voor de kwaliteit en het gebruik van de openbare ruimte. Daarbij wordt ook onderzocht welke maatregelen kunnen worden getroffen om hinder voor omwonenden, gebruikers en bedrijven zoveel mogelijk te beperken en de bereikbaarheid van het gebied tijdens de werkzaamheden te waarborgen. Vervolgens wordt in de voorbereiding op de uitvoering een BLVC-plan (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie) opgesteld, waarin aandacht wordt besteed aan door indiener genoemde aspecten. De ambitie om te komen tot een hoogwaardige, gezonde en duurzame stedelijke leefomgeving vormt een belangrijk uitgangspunt bij de verdere uitwerking van het project. De effecten op de leefomgeving en de mogelijke maatregelen om deze te beperken worden daarom nadrukkelijk betrokken bij de verdere planvorming en besluitvorming.
207	109730532	Indiener geeft aan dat het voorgenomen tracé de bestaande infrastructuur raakt welke van strategisch belang is voor het functioneren van het stationsgebied en het Beurskwartier. De noodzaak van verlegging, aanpassing of verwijdering van deze infrastructuur leidt tot aanvullende technische, financiële en maatschappelijke gevolgen die naar het oordeel van belanghebbende onvoldoende inzichtelijk zijn gemaakt. Daarbij rijst tevens de vraag of de noodzaak tot ingrijpende aanpassingen, verplaatsingen of sloop van bestaande voorzieningen niet juist een aanwijzing vormt dat alternatieve halte- of tracévarianten beschikbaar zijn die met minder maatschappelijke kosten en minder ruimtelijke impact kunnen worden gerealiseerd. Indiener is van mening dat de besluitvorming onvoldoende inzicht biedt in de vraag of de gekozen oplossing daadwerkelijk de optimale variant vormt vanuit het perspectief van doelmatigheid, proportionaliteit en maatschappelijk rendement.	Antwoord is hetzelfde als rij 17
208	109730532	Indiener acht onvoldoende aangetoond dat de gekozen voorkeursvariant, welke zeer dicht langs eigendommen van bedrijven en particulieren geprojecteerd wordt, vanuit duurzaamheidsoogpunt daadwerkelijk de meest optimale oplossing vormt. Met name ontbreekt een inzichtelijke vergelijking waarin de milieubelasting, materiaalstromen, CO_2-uitstoot en circulaire gevolgen van alternatieve oplossingen integraal zijn beoordeeld. Voorts blijkt uit de stukken dat de gekozen variant gevolgen kan hebben voor bestaande warmte-koudeopslagsystemen in het gebied. Indien dergelijke installaties moeten worden aangepast, verplaatst of minder efficiënt functioneren, kan dit leiden tot een verslechtering van de energieprestatie van bestaande (duurzame) gebouwen. Niet inzichtelijk is gemaakt dat deze duurzaamheidsgevolgen integraal zijn betrokken in de vergelijking van alternatieven.	In de effectnotitie Duurzaamheid zijn de alternatieven op hoofdlijnen vergeleken op milieu-impact, circulariteit, flankerende mobiliteitsbeïnvloeding en netto CO_2-emissie. Daaruit blijkt dat alle alternatieven een negatieve tot zeer negatieve score hebben op materiaalgebonden milieu-impact en netto CO_2-emissie, met name doordat ondergrondse infrastructuur veel materiaalgebruik vraagt. Ook is aangegeven dat langere ondergrondse of verdiepte tracédelen leiden tot een hogere milieu-impact dan kortere of meer bovengrondse oplossingen. De verschillen tussen de alternatieven zijn in de effectnotitie inzichtelijk gemaakt op het detailniveau dat past bij de MIRT-verkenning. Tegelijkertijd bevat de effectnotitie ook leemten in kennis. Zo zijn funderingen, installaties en kabels en leidingen nog niet volledig meegenomen in de MKI- en CO_2-berekeningen, omdat deze onderdelen in deze fase nog niet ver genoeg zijn uitgewerkt. In de volgende fase wordt het ontwerp verder gedetailleerd en wordt duurzaamheid expliciet meegenomen in het ontwerpproces. Daarbij wordt gekeken naar het beperken van materiaalgebruik, het toepassen van circulaire en duurzame materialen, hergebruik van materialen, losmaakbaarheid, levensduur en circulaire bouwmethoden. Voor WKO-systemen geldt dat in de verkenningsfase is onderkend dat de Merwedelijn invloed kan hebben op bestaande bodemenergiesystemen. In de planning- en studiefase wordt per WKO-bron onderzocht wat de huidige werking is, welke effecten de aanleg en aanwezigheid van de Merwedelijn kunnen hebben en welke mitigerende maatregelen nodig zijn. Hiervoor wordt onder meer gebruik gemaakt van een nader grondwatermodel. Op basis daarvan wordt per bron bepaald welke mitigerende maatregelen nodig en mogelijk zijn. Dit kan bijvoorbeeld gaan om het inpassen of verplaatsen van bronnen, het aanpassen van het ontwerp of de uitvoeringsmethode, het beperken van beïnvloeding van de grondwaterstroming en het monitoren van de werking van de WKO-systemen tijdens en na de uitvoering. Als uit de nadere uitwerking blijkt dat effecten op een WKO-systeem niet volledig kunnen worden voorkomen, wordt per situatie onderzocht hoe dit kan worden opgelost of gecompenseerd. Dit gebeurt in overleg met de betrokken eigenaren, beheerders en bevoegde gezagen. Het uitgangspunt is dat de werking van bestaande voorzieningen zo goed mogelijk wordt geborgd en dat eventuele nadelige gevolgen tijdig worden onderkend en dat voor een passende oplossing wordt gezorgd. De mogelijke gevolgen voor duurzaamheidscertificering van individuele gebouwen zijn niet afzonderlijk beoordeeld in deze fase. Dit vraagt om gebouwspecifieke informatie over de betreffende certificering, de rol van het WKO-systeem daarin en de mogelijke effecten van ontwerp- en uitvoeringskeuzes. Dit kan in de volgende (plan)fasen nader worden betrokken bij de uitwerking en afstemming met de betrokken eigenaren en beheerders.
209	109730532	Het gebouw Wonderwoods is gerealiseerd naar aanleiding van de door de gemeente Utrecht georganiseerde tender Healthy Urban Quarter uit 2017. Binnen deze tender stonden gezondheid,	De uitgangspunten en kwaliteitsdoelstellingen van de tender Healthy Urban Quarter zijn niet als afzonderlijk toetsingskader gehanteerd binnen de MIRT-verkenning voor de Merwedelijn. De tender had betrekking op de

		duurzaamheid, biodiversiteit, leefkwaliteit en een hoogwaardige stedelijke omgeving centraal. In de beschikbare stukken wordt onvoldoende inzichtelijk gemaakt op welke wijze de uitgangspunten en kwaliteitsdoelstellingen uit de tender Healthy Urban Quarter zijn betrokken bij de locatiekeuze, de alternatievenafweging en de beoordeling van de effecten van het project. Evenmin wordt duidelijk welke maatregelen worden getroffen om te voorkomen dat de gerealiseerde kwaliteiten van het gebied gedurende vele jaren substantieel worden aangetast. Indiener verzoekt daarom expliciet inzichtelijk te maken hoe de uitgangspunten van de tender Healthy Urban Quarter zijn meegewogen in de besluitvorming en welke concrete maatregelen zullen worden getroffen ter bescherming van leefkwaliteit, gezondheid, duurzaamheid, bereikbaarheid, veiligheid en ruimtelijke kwaliteit.	ontwikkeling van Wonderwoods, terwijl de MIRT-verkenning zich richt op de besluitvorming over een regionale openbaarvervoerverbinding. Dat neemt niet weg dat de thema's die centraal stonden in de tender, zoals gezondheid, duurzaamheid, biodiversiteit, leefkwaliteit en een hoogwaardige stedelijke omgeving ook binnen de MIRT-verkenning een belangrijke rol spelen. De effecten van de Merwedelijn op de omgeving zijn in het Verkenningenrapport en het planMER onderzocht op het detailniveau dat past bij een MIRT-verkenning. In de planning- en studiefase worden het tracé, de halte en de inpassing in de omgeving verder uitgewerkt. Daarbij wordt nader onderzocht welke maatregelen mogelijk en nodig zijn om negatieve effecten op de leefomgeving, de bereikbaarheid, de veiligheid en de ruimtelijke kwaliteit zoveel mogelijk te beperken. De aanwezige kwaliteiten van het stationsgebied en de belangen van bestaande gebruikers, bewoners en gebouweigenaren vormen daarbij belangrijke aandachtspunten.
210	109730532	Indiener verzoekt het bevoegd gezag de ontwerp voorkeursbeslissing niet ongewijzigd vast te stellen.	Van het verzoek van indiener om de ontwerp-voorkeursbeslissing niet ongewijzigd vast te stellen is kennisgenomen. De zienswijzen en de daarin naar voren gebrachte aandachtspunten worden betrokken bij de verdere besluitvorming over de voorkeursbeslissing.
211	109730532	Indiener verzoekt om een nader en locatiespecifiek onderzoek uit te voeren naar de gevolgen van het project voor het gebouw Wonderwoods en de daaraan verbonden functies. Dit onderzoek dient in ieder geval betrekking te hebben op constructieve risico's, funderingen, groutankers, WKO-installaties, trillingen, geluid, grondwaterinvloeden, bereikbaarheid, veiligheid en de economische gevolgen voor de exploitatie van het vastgoed.	Antwoord is hetzelfde als rij 16, rij 17, rij 18 en rij 21.
212	109730532	Indiener verzoekt om de effecten voor bewoners, huurders, commerciële gebruikers, exploitanten en bezoekers expliciet inzichtelijk te maken, waaronder de gevolgen voor omzet, huurwaarde, verhuurbaarheid, bezettingsgraad, exploitatiekosten en vastgoedwaarde gedurende zowel de uitvoeringsfase als de gebruiksfase.	In de planning- en studiefase worden de effecten van de realisatie van de Merwedelijn op de omgeving nader onderzocht, waaronder de gevolgen voor bewoners, gebruikers, bedrijven en bezoekers van het gebied. Daarbij wordt onder meer gekeken naar bereikbaarheid, leefbaarheid, hinder tijdens de uitvoering, het gebruik van de openbare ruimte en het functioneren van omliggende functies. De resultaten van deze onderzoeken worden betrokken bij de verdere besluitvorming en de uitwerking van maatregelen om negatieve effecten op de omgeving zoveel mogelijk te beperken. Zie ook rij 23, rij 178 en rij 182.
213	109730532	Indiener verzoekt om alternatieve halte- en tracévarianten, waaronder een haltepositie nabij De Knoop, alsnog op gelijkwaardige, objectieve en transparante wijze te onderzoeken en deze alternatieven inzichtelijk te vergelijken op onder meer bereikbaarheid, technische haalbaarheid, kosten, uitvoeringsrisico's, duurzaamheid, ruimtelijke kwaliteit en effecten op bestaande gebouwen en functies.	Antwoord is hetzelfde als rij 25
214	109730532	Indiener verzoekt om voorafgaand aan een definitief besluit bindende mitigerende en compenserende maatregelen vast te leggen, waaronder een volledige bouwkundige en installatietechnische nulmeting van het gebouw Wonderwoods; continue monitoring van trillingen, zettingen, grondwaterstanden en overige relevante uitvoeringsparameters; juridisch afdwingbare grenswaarden voor trillingen, geluid en overige vormen van hinder; een vooraf vastgestelde en adequaat geborgde schaderegeling voor directe schade, gevolgschade en vermogensschade; een regeling voor vergoeding van exploitatieschade, omzetderving, huurwaardevermindering, leegstandsschade en waardevermindering van het vastgoed; bindende maatregelen ter borging van bereikbaarheid, veiligheid en functionaliteit van de Jaarbeursboulevard gedurende de uitvoeringsperiode; en maatregelen gericht op het behoud van de commerciële levensvatbaarheid van de plintfuncties en de parkeergarage van Wonderwoods.	Antwoord is hetzelfde als rij 23, 29 t/m rij 32 en rij 106
215	109730532	Indiener verzoekt om in de definitieve besluitvorming expliciet inzichtelijk te maken op welke wijze invulling is gegeven aan de vereisten van artikel 3:2, artikel 3:4 en artikel 3:46 Algemene wet bestuursrecht, op welke wijze de resultaten van het alternatievenonderzoek zijn betrokken bij de besluitvorming en hoe de belangen van bestaande eigenaren, huurders, gebruikers en exploitanten, waaronder Wonderwoods, zijn afgewogen tegen het beoogde publieke belang van de Merwedelijn.	De resultaten van de onderzoeken die in het kader van de MIRT-verkenning zijn uitgevoerd, vormen de basis voor de totstandkoming van de voorkeursbeslissing. Daarbij zijn verschillende alternatieven onderzocht en beoordeeld op onder meer doelbereik, OV-kwaliteit, technische maakbaarheid, ruimtelijke inpassing, uitvoerbaarheid, kosten en milieueffecten. De afwegingen die ten grondslag liggen aan de ontwerp-voorkeursbeslissing zijn vastgelegd in het Verkenningenrapport en de planMER. Hierin is beschreven hoe de onderzochte alternatieven zijn beoordeeld en welke overwegingen hebben geleid tot de selectie van het voorkeursalternatief. De ingediende zienswijzen, waaronder de door indiener naar voren gebrachte aandachtspunten ten aanzien van de positie van bestaande eigenaren, huurders, gebruikers en exploitanten, worden betrokken bij de verdere

			besluitvorming over de voorkeursbeslissing. Daarbij vindt een afweging plaats van de verschillende betrokken belangen, waaronder het belang van een toekomstbestendige openbaarvervoerverbinding en de belangen van bestaande functies en gebruikers in het gebied. Tot dusver wordt op zo zorgvuldig mogelijke wijze de projectprocedure doorlopen. Bij de uiteindelijke ruimtelijke besluitvorming zal moeten worden gemotiveerd dat in het doorlopen proces aan alle door indiener genoemde bestuursrechtelijke beginselen is voldaan.
216	109730119	In de conclusie in het Verkenningenrapport Deel 2 wordt met betrekking tot Ecologie & natuur gesproken over minder gunstig effect van alternatief 3 en 4. Uit de onderliggende recente effectrapportage van Ecologie & natuur blijkt echter sprake van negatieve invloed op houtbestanden, groenstructuren, biodiversiteit en leefgebieden. Daarnaast wordt ook voorbijgegaan aan het feit dat het gebied ook het eerste nationale 'Natuurontwikkelingsgebied' was. Dwelfsloot is naast natuurparel dus ook een Open lucht laboratorium en -museum. De indieners vragen om multidisciplinair onderzoek ten behoeve van het gebied Dwelfsloot, met name vanwege de bijzondere waarden van Ecologie & natuur en Cultuurhistorie & archeologie.	In een volgende fase wordt nader onderzocht waar de Merwedelijn rond de A12 boven maaiveld komt. Dit wordt mede bepaald door waar de Merwedelijn het Amsterdam-Rijnkanaal gaat passeren (alternatief 3 of 4). De route van het tramtracé door Nieuwegein wordt zo veel mogelijk bepaald in samenhang met de gebiedsontwikkeling in de Galecopperzoom. De onderzoeken die nodig zijn voor de gebiedsontwikkeling en het tramtracé op het gebied van ecologie en natuur worden in samenhang bekeken. Hierin zal ook verder worden onderzocht en bepaald in welke mate en met welke maatregelen dit gebied gecompenseerd wordt. Het verzoek om nader multidisciplinair onderzoek naar de waarden van het gebied Dwelfsloot wordt betrokken bij de nadere onderzoeken die worden voorbereid in het kader van de gebiedsontwikkeling.
217	109726152	Indiener geeft aan dat de ontwerpbeslissing zoals deze er nu ligt, potentieel grote gevolgen zal hebben voor het Beatrix Theater, dat sinds jaar en dag in gebruik is. Indiener is onaangenaam verrast dat zij de plannen om het Beatrixgebouw (deels) te slopen ten behoeve van een nieuwe tramhalte voor de Merwedelijn, uit de media en de ontwerpbeslissing hebben moeten vernemen (1.2).	Er wordt begrip getoond voor het feit dat indiener zich zorgen maakt over de mogelijke gevolgen van de ontwerp-voorkeursbeslissing voor het Beatrix Theater en het als onwenselijk ervaart dat deze zorgen mede zijn ontstaan naar aanleiding van berichtgeving in de media. In de verkenningsfase is contact geweest met betrokken gebouweigenaren en andere belanghebbenden. De wijze waarop deze participatie heeft plaatsgevonden is nader beschreven in het participatierapport. In de MIRT-verkenning is op het detailniveau dat past bij deze fase onderzocht welke halte- en tracévarianten kansrijk zijn. De ontwerp-voorkeursbeslissing bevat daarom nog geen definitieve uitwerking van de halte, de bouwmethode, de uitvoeringsfasering of de gevolgen voor omliggende functies. In de planning- en studiefase worden deze aspecten nader onderzocht en uitgewerkt. De planning- en studiefase duurt naar verwachting circa vier jaar. In deze fase worden onder meer de uitvoeringsplanning, de bouwfasering en de raakvlakken met bestaande functies verder uitgewerkt. Daarbij wordt ook onderzocht wat de gevolgen zijn voor het functioneren en de bereikbaarheid van het Beatrix Theater tijdens de uitvoering en op welke wijze deze effecten zoveel mogelijk kunnen worden beperkt. Indien aan het einde van de planning- en studiefase een projectbeslissing wordt genomen, volgt daarna de voorbereiding van de aanbesteding en realisatie. De relatie tussen het project en de reguliere exploitatie van het Beatrix Theater kan in de planning- en studiefase nader worden bepaald. Waar mogelijk wordt daarbij gezocht naar optimalisaties in ontwerp, planning en fasering om hinder voor bestaande functies te beperken. Belanghebbenden worden bij deze uitwerking betrokken.
218	109726152	Indiener wenst op korte termijn substantieel meer duidelijkheid te verkrijgen over de beoogde tijdslijnen, mede in relatie tot de normale exploitatie van het Beatrix Theater (1.3).	In de MIRT-verkenning zijn de tijdslijnen op hoofdlijnen beschouwd. In de volgende fase, de planning- en studiefase, worden de uitvoeringsplanning en -fasering van het project meer in detail uitgewerkt. Deze fase duurt naar verwachting ongeveer vier jaar. Daarbij wordt onderzocht hoe de bereikbaarheid en het functioneren van het theater zo goed mogelijk kunnen worden geborgd en hoe hinder zoveel mogelijk kan worden beperkt. Op dit moment kan daarom nog geen definitieve duidelijkheid worden gegeven over de gevolgen voor de exploitatie van het Beatrix Theater. Betrokken partijen worden gedurende deze fase meegenomen in de verdere uitwerking, zodat geleidelijk meer duidelijkheid ontstaat over de planning en de gevolgen voor het Beatrix Theater. Indien aan het einde van deze fase een projectbeslissing wordt genomen, start daarna de voorbereiding van de aanbesteding om aannemers te contracteren voor de bouw van de Merwedelijn.
219	109726152	Indiener stelt dat het BeatrixTheater een belangrijke culturele en economische functie vertegenwoordigt voor Utrecht en de regio. Deze belangen dienen nadrukkelijk te worden betrokken bij de verdere uitwerking van de voorkeursbeslissing (1.4).	Erkend wordt dat het Beatrix Theater een belangrijke culturele, maatschappelijke en economische functie vervult voor Utrecht en de regio. De aanwezigheid van het theater, de bezoekersstromen die het genereert en de bijdrage aan het culturele aanbod van de stad vormen belangrijke aandachtspunten bij de verdere uitwerking van de Merwedelijn.

			De ontwerp-voorkeursbeslissing bevat een keuze voor een halte onder het Beatrixgebouw, maar de nadere uitwerking van de halte, de inpassing daarvan en de gevolgen voor bestaande bebouwing vinden plaats in de planning- en studiefase. Daarbij wordt bezien hoe rekening kan worden gehouden met de aanwezige functies en kwaliteiten in het gebied. De belangen van het theater en andere gebruikers van het stationsgebied worden betrokken bij deze verdere uitwerking.
220	109726152	Indiener geeft aan dat het (deels) slopen van Beatrixgebouw ten behoeve van de halte van de Merwedelijn, en dat er al langer ideeën zouden bestaan over herontwikkeling, niet bekend zijn (2.2.).	In het kader van de MIRT-verkenning heeft afstemming plaatsgevonden met direct betrokken eigenaren over de onderzochte alternatieven en de mogelijke ruimtelijke gevolgen daarvan.
221	109726152	Indiener zou graag meer duidelijkheid verkrijgen over scenario's die momenteel worden onderzocht ten aanzien van bijvoorbeeld behoud van het gebouw, sloop, tijdelijke sluiting, verplaatsing en/of herontwikkeling van het Beatrixgebouw (2.3).	De ontwerp-voorkeursbeslissing voorziet niet in een nadere uitwerking van de gevolgen voor het Beatrixgebouw. De verdere uitwerking van de halte, de bouwmethode, de inpassing in de omgeving en de gevolgen voor bestaande functies vindt plaats in de planning- en studiefase. Op dit moment kan daarom nog geen duidelijkheid worden gegeven over de definitieve invulling of eventuele maatregelen ten aanzien van het Beatrixgebouw. In de planning- en studiefase worden verschillende ontwerp- en uitvoeringsvraagstukken nader onderzocht, waarbij ook de gevolgen voor het gebouw en de aanwezige functies in beeld worden gebracht. De resultaten van deze uitwerking vormen de basis voor verdere besluitvorming. Belanghebbenden worden bij dit proces betrokken, zodat geleidelijk meer duidelijkheid ontstaat over de gevolgen van het project voor het Beatrixgebouw en de daarin gevestigde functies.
222	109726152	Indiener stelt dat het realiseren van een eindhalte onder het Beatrixgebouw potentiële uitdaging met zich meebrengt op het gebied van geluid en trillingen. Voor een theater, waar akoestiek en geluid van essentieel belang zijn voor de kwaliteit van de bezoekerservaring, is dit een fundamenteel risico. Gelet op het belang van akoestiek en geluidskwaliteit voor een theaterfunctie, verdient dit aspect bijzonder aandacht in de verdere uitwerking van de plannen (2.4).	De zorg van indiener over mogelijke geluid- en trillingseffecten wordt onderkend. Gelet op de functie van het Beatrix Theater, waarbij akoestiek en geluidskwaliteit van groot belang zijn, vormen deze aspecten een belangrijk aandachtspunt bij de verdere uitwerking van de halte en het tracé. In de milieueffectonderzoeken zijn geluid en trillingen als relevante aandachtspunten benoemd. In de planning- en studiefase worden deze effecten nader onderzocht en op een gedetailleerder niveau uitgewerkt. Daarbij wordt bezien welke maatregelen mogelijk zijn om hinder tijdens zowel de bouw- als gebruiksfase zoveel mogelijk te voorkomen of te beperken. Het uitgangspunt daarbij is dat effecten zoveel mogelijk bij de bron worden voorkomen. De resultaten van deze onderzoeken en de uitwerking van mogelijke maatregelen worden betrokken bij de verdere besluitvorming over het project.
223	109726152	Indiener stelt dat in de documentatie wordt opgemerkt dat de toekomstige bestemming van het Beatrixgebouw nog niet duidelijk zou zijn. Hierdoor wordt gesuggereerd dat als de theaterfunctie verdwijnt het geluidsrisico kleiner wordt en dat de huidige theaterfunctie kennelijk als onwenselijk wordt gezien in relatie tot de geplande tramhalte (2.5).	In de verkenningsfase is het effect van geluid en trillingen bij een ondergrondse halte onder het Beatrixgebouw als potentieel risico geïdentificeerd. In de Effectnotitie Technische Inpassing wordt gesteld dat, ook indien het Beatrixgebouw in de toekomst een vergelijkbare functie zou gaan vervullen, geluidsbeperkende maatregelen bij nieuwbouw naar verwachting goed mogelijk zijn. Hiermee wordt niet beoogd een oordeel te geven over de wenselijkheid van de huidige theaterfunctie of andere mogelijke functies van het gebouw. In de planning- en studiefase zal meer onderzoek worden gedaan naar het effect van geluid en trillingen en naar de maatregelen die nodig zijn om deze effecten te voorkomen of te beperken.. Hierbij zal rekening worden gehouden met de dan vastgestelde functie, of verschillende mogelijke functies wanneer deze functie nog niet is vastgesteld.
224	109726152	Indiener stelt dat het Beatrix Theater niet als gesprekspartner wordt benoemd in relatie tot de verdere planuitwerking (2.6).	Het belang van betrokkenheid van gebruikers van het stationsgebied bij de verdere uitwerking van de plannen wordt onderkend. In de planning- en studiefase worden de gevolgen van de Merwedelijn voor de omgeving nader onderzocht en uitgewerkt. Daarbij worden belanghebbenden betrokken bij onderwerpen die raken aan hun gebruik van het gebied en de mogelijke effecten van het project. De wijze waarop belanghebbenden worden betrokken in de volgende fase wordt uitgewerkt in een participatieplan bij start van de nieuwe projectfase.
225	109726152	Indiener stelt dat de aanleg van de halte Beatrixgebouw ertoe kan leiden dat de exploitatie van een publiekstheater ernstig geraakt kan worden door bouwhinder gepaard gaande met bereikbaarheids- en parkeerbeperkingen (2.7).	In de verkenningsfase zijn de bouwfasering en uitvoeringsaspecten op hoofdlijnen beschouwd. In de volgende fasen wordt de bouwmethode, uitvoeringsplanning en (tijdelijke) fasering van het project meer in detail uitgewerkt. Daarbij wordt ook onderzocht welke gevolgen de werkzaamheden kunnen hebben voor de bereikbaarheid van het gebied en het functioneren van bestaande gebruikers en voorzieningen. Op basis van deze uitwerking wordt bezien welke maatregelen mogelijk zijn om hinder tijdens de uitvoering te beperken.
226	109726152	Indiener stelt dat alle zes beoordeelde alternatieven uitgaan van dezelfde haltelocatie. De haltelocatie was al een vaststaand gegeven. Volgens indiener is dit een hiaat in de studie. Het maakt het voor indiener onbegrijpelijk waarom het Beatrix Theater in de planvorming niet als stakeholder is erkend. Hierdoor heeft	Antwoord is hetzelfde als rij 25

		geen afzonderlijke afweging plaatsgevonden van alternatieve haltelocaties die mogelijk minder verstrekkende gevolgen zouden hebben voor het Beatrix Theater (3.2).	
227	109726152	Indiener stelt dat er methodisch wel naar alternatieven is gekeken, maar dat de keuzevrijheid is beperkt door het in een vroeg stadium laten afvallen van alternatieven voor het tracé (boortunnel en viaduct) en daarmee halte-opties die voor het Beatrix Theater mogelijk tot een gunstigere positie hadden geleid. Voordat een definitieve beslissing wordt genomen, vindt indiener het noodzakelijk dat inzicht wordt gegeven in de gevolgen voor de exploitatie van het theater tijdens zowel de bouwfase als de periode daarna. Deze analyse ontbreekt vooralsnog (3.4).	Deels hetzelfde als rij 25 In de planning- en studiefase worden de gevolgen van de Merwedelijn voor de omgeving nader onderzocht en uitgewerkt. Daarbij worden belanghebbenden betrokken bij onderwerpen die raken aan hun gebruik van het gebied en de mogelijke effecten van het project. De wijze waarop belanghebbenden worden betrokken in de volgende fase wordt uitgewerkt in een participatieplan bij start van de nieuwe projectfase.
228	109726152	Gezien voorgaande mag het duidelijk zijn dat de ontwerpbeslissing tot grote zorgen leidt en dat indiener behoefte heeft aan nadere informatie. Indiener ziet de uitnodiging om hierover in gesprek te treden graag tegemoet (4.1 en 4.2).	Antwoord is hetzelfde als rij 224
229	109722300	Indiener heeft een zorg. De impact van de verdiepte ligging in een gegraven variant is tijdens de aanlegfase zeer groot. De bewoners van net opgeleverde woningen worden geconfronteerd met langdurige en zware werkzaamheden in hun directe woonomgeving. Wij hebben begrepen dat de totale realisatie zelfs 10 tot 11 jaar in beslag neemt. De realisatiefase zal ook gedeeltelijk overlappen met de laatste bouwprojecten in Merwede. Ook de bereikbaarheid van de bouwplaatsen voor bouwverkeer in die fase moet worden geborgd. Onze oproep is daarom de voorbereidende en uitvoeringswerkzaamheden goed te faseren waardoor de impact in een specifiek gebied zo kort mogelijk is. Hierbij pleiten wij voor keuzes die voor een belangrijk deel zijn gestoeld op het zo veel mogelijk beperken van overlast voor bewoners en gebruikers boven een afweging die met name is gebaseerd op het reduceren van kosten.	De zorg van indiener over de impact van de werkzaamheden op de woon- en leefomgeving en op de bereikbaarheid van bouwlocaties in Merwede onderkennen we. De realisatie van de Merwedelijn met een verdiepte ligging betreft een omvangrijk infrastructureel project dat gedurende een langere periode werkzaamheden met zich meebrengt. Daarbij geldt dat de totale realisatieduur van het project niet betekent dat gedurende die gehele periode overal sprake is van dezelfde mate van hinder. Werkzaamheden worden gefaseerd uitgevoerd en verschillen per locatie en fase in aard, omvang en intensiteit. Op dit moment is sprake van een ontwerp op hoofdlijnen. In de planning- en studiefase wordt het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. In die fase worden onder meer de uitvoeringsduur, fasering en bouwmethodiek verder bepaald. Daarbij wordt nadrukkelijk aandacht besteed aan het beperken van hinder voor bewoners, ondernemers en andere gebruikers van het gebied, evenals aan het waarborgen van de bereikbaarheid van bouwlocaties en andere functies in de omgeving.
230	109722300	Indiener stelt dat het van belang is om het bestaande openbaar vervoer zoveel mogelijk onbelemmerde doorgang te bieden tijdens de totale uitvoeringsperiode. Een van de belangrijkste pijlers van Merwede is “duurzame mobiliteit”. Voor het functioneren van het systeem zijn veilige en comfortabele fiets- en voetgangersverbindingen en hoogwaardig openbaar vervoer randvoorwaardelijk. Bij de ontwikkeling van Merwede hebben we daar gezamenlijk fors in geïnvesteerd. Als de veiligheid en het comfort tijdens de uitvoering van de Merwedelijn onder druk komt te staan kan dit ertoe leiden dat mensen hun mobiliteitsgedrag gaan wijzigen naar minder duurzame vormen van vervoer. Dit kan er ook toe leiden dat de huur- en koopbereidheid afnemen wat een risico vormt voor de afronding van het project.	Het belang van goed functionerend openbaar vervoer en veilige en comfortabele verbindingen voor fietsers en voetgangers gedurende de uitvoeringsperiode wordt onderschreven. Deze voorzieningen vormen een belangrijke basis voor de bereikbaarheid van het gebied en sluiten aan bij de mobiliteitsambities voor Merwede. Tegelijkertijd is het bij een project van deze omvang niet te voorkomen dat tijdens de uitvoering tijdelijk hinder ontstaat en dat in bepaalde fasen aanpassingen nodig zijn aan routes of vervoersverbindingen. De werkzaamheden, fasering en verkeersmaatregelen worden in een volgende projectfase nader uitgewerkt. Hierbij zal nadrukkelijk aandacht worden besteed aan het beperken van hinder voor reizigers, bewoners en gebruikers van het gebied.
231	109722300	Indiener stelt dat bij de verdiepte variant, die ter hoogte van Merwede voor een groot deel open zal worden uitgevoerd, ook de juiste keuzes in het ontwerp essentieel zijn in verband met de leefbaarheid na de realisatiefase. Deze komt tot uiting in sociale en fysieke veiligheid, geluidsoverlast, trillingen en ruimtelijke kwaliteit. Doordat de bak grotendeels open is zal de impact hiervan op de omgeving substantieel groter zijn dan wanneer voor een geboorde tunnel of een (bijna) volledig gesloten bak zou worden gekozen.	Het belang van een zorgvuldig ontwerp van de Merwedelijn voor de leefbaarheid van de omgeving wordt onderschreven. In de volgende fase (planning- en studiefase) worden deze thema's nader uitgewerkt en onderzocht. Hierin komen thema's zoals luchtkwaliteit, geluidhinder, trillingshinder, bereikbaarheid, groen en inrichting aan bod. Vervolgens wordt in de voorbereiding op de uitvoering een BLVC-plan (bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie) opgesteld, waarin aandacht wordt besteed aan door indiener genoemde aspecten.
232	109722300	Indiener geeft een aanbeveling mee voor de uitwerking van de positie van de halte en toegangen in de volgende fase. Het gebruiksgemak van de Merwedelijn is sterk afhankelijk van de ligging en het aantal haltes in of bij Merwede. Voor zover wij nu kunnen beoordelen is er één halte voorzien, gepositioneerd in het noordelijk deel van Merwede. In Merwede worden twee voorzieningenclusters gerealiseerd meer in het noorden en wat meer in het zuiden van de wijk. Hier komen de meeste maatschappelijke en commerciële wijkvoorzieningen, inclusief de twee mobiliteitswinkels en logistieke hubs. Voor het goed functioneren van deze voorzieningen en het mobiliteitsconcept is het wenselijk om twee toegangen tot de halte te realiseren nabij de twee voorzieningenclusters.	Op dit moment is nog geen definitieve keuze gemaakt over de exacte ligging van de halte, noch over het aantal en de locatie van de toegangen. Deze onderdelen worden in de volgende planfase nader onderzocht en uitgewerkt. Daarbij worden onder meer reizigersstromen, bereikbaarheid, kosten, ruimtelijke inpassing en de relatie met omliggende voorzieningen betrokken. De door indiener genoemde aandachtspunten worden meegenomen bij deze verdere uitwerking.
233	109722300	Indiener geeft een aanbeveling mee voor de uitwerking van perrons in de volgende fase. In de tekeningen en visualisaties wordt uitgegaan van een middenperron. Vanuit efficiënte ontsluiting, sociale veiligheid en lagere kosten is dit goed denkbaar. Het is echter nadelig voor de impact van de tunnelbak doordat extra breedte nodig is in de aanloop naar en ter plaatse van de halte. Dit nadeel wordt versterkt als de bak juist een open bak is ter plaatse van de halte. Dit heeft ook nadelig effect op de positie van de bovengrondse infrastructuur. Deze twee niveaus moeten daarom integraal worden benaderd in het ontwerp.	Op dit moment is nog geen definitieve keuze gemaakt voor het type perron. De halte-uitwerking, waaronder de keuze tussen verschillende perronconfiguraties, maakt onderdeel uit van de verdere planuitwerking. Daarbij worden onder meer aspecten als reizigerscomfort, sociale veiligheid, ruimtelijke inpassing, technische haalbaarheid en de effecten op de omgeving betrokken. De door indiener genoemde aandachtspunten worden daarbij meegenomen. Voor de huidige planfase is het uitgangspunt dat de verdiepte ligging ter plaatse van de haltes wordt afgedekt
234	109722300	Indiener geeft een aanbeveling mee voor de uitwerking van de verhouding open/dicht in de volgende fase. In de stukken lijkt te worden uitgegaan van circa 500 meter open bak ter plaatse van Merwede. Vanuit aspect leefbaarheid pleiten wij voor een verdere reductie van het open deel. Een minimale breedte van deze open delen en grote diepte (in de stukken soms 7, soms 8 meter) is behulpzaam om de impact te	Het belang van een zorgvuldige inpassing van de Merwedelijn in de stedelijke omgeving wordt onderschreven. De nadere uitwerking van het voorkeursalternatief vindt in de volgende projectfase plaats. Daarbij worden onder meer de inpassing van de infrastructuur verder onderzocht en uitgewerkt. Hierbij worden zowel technische en verkeerskundige aspecten als leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en de relatie met de omliggende functies betrokken.

		verkleinen. Iedere tussenvariant die de zichtbaarheid verder reduceert is daarbij een verbetering. Graag denken wij mee met de goede positionering van de dichte delen, niet alleen utilitair gedacht vanuit de diverse bovengrondse verkeersmodaliteiten, maar ook vanuit de stedenbouwkundige en programmatische structuur van Merwede. Dit speelt bijvoorbeeld ter plaatse van het zuidelijk wijkplein dat zich sterk oriënteert op het Park Transwijk aan de overzijde van de Europalaan.	In de volgende projectfase wordt tevens een participatieplan opgesteld. Hierin wordt uitgewerkt bij welke onderwerpen en op welke wijze belanghebbenden worden betrokken bij de verdere uitwerking van het project.
235	109722300	Indiener geeft een aanbeveling mee voor de uitwerking van ruimtelijke kwaliteit op straatniveau in de volgende fase. Bij de ontwikkeling en het ontwerp van Merwede hebben wij veel aandacht voor de “stad op ooghoogte”. De menselijke maat en de beleving van de gebouwde omgeving op ooghoogte bepaalt in belangrijke mate de waardering van een (stedelijke) omgeving. In dat kader is de beveiliging van de verdiepte bak door middel van hekwerken een punt van zorg. Indien dit beperkt kan blijven tot een reling van reguliere hoogte, al dan niet in combinatie met horizontale valbeveiliging en/of een groene, ontoegankelijke afzoming, dan is de ruimtelijke impact te overzien. Indien hogere beveiliging noodzakelijk is, vanwege hoogspanning en/of het risico op al dan niet bewust val-/springrisico van mensen en dieren, dan heeft dit grote invloed op het karakter en uitstraling van de Europalaan. Dit betreft de directe woon- en leefomgeving van alleen al in Merwede 15.000 mensen. Tel daar de passanten van de Europalaan en de gebruikers van Park Transwijk op en dan realiseert u zich het belang hiervan.	Het belang van een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte en een ontwerp dat aansluit bij de menselijke maat en de beleving van de omgeving door bewoners en bezoekers wordt onderschreven. De genoemde aandachtspunten ten aanzien van de zichtbaarheid en ruimtelijke uitstraling van veiligheidsmaatregelen langs de verdiepte ligging worden betrokken bij de verdere ontwerpuitwerking. Daarbij worden aspecten als veiligheid, gebruikskwaliteit, ruimtelijke kwaliteit en de inpassing in de stedelijke omgeving in samenhang beschouwd. Het streven is daarbij een oplossing te realiseren die rechtdoet aan zowel de veiligheidsvereisten als de kwaliteit van de leefomgeving.
236	109722300	Indiener stelt dat de geboorde ondergrondse variant nog steeds absoluut de voorkeur geniet boven de verdiepte (gegraven) variant. Het is dan ook goed om te vernemen dat deze variant ook in de ontwerp voorkeursbeslissing nog niet wordt uitgesloten.	Het vertrekpunt voor de volgende fase is een verdiepte ligging. Een boortunnel wordt nadrukkelijk gezien als terugvaloptie en wordt dus niet vanaf de start gelijkwaardig onderzocht.
237	109722300	Indiener adviseert om in de vervolgfase ook gebouweigenaren, specifiek beleggers en woningcorporaties, het Mobiliteitsbedrijf Merwede en de binnenkort op te richten Gebiedsvereniging Merwede te betrekken en brengt het project graag met deze partijen in contact.	Het aanbod om mee te denken in de volgende fase wordt gewaardeerd. De wijze waarop inwoners en andere belanghebbenden betrokken worden in de volgende fase wordt in een participatieplan bij de start van de nieuwe projectfase uitgewerkt.
238	109618251	Indiener stelt dat de plannen in de MIRT-verkenning grote impact hebben op de bereikbaarheid van de eigen locaties en de dienstverlening naar de eigen leden. Indiener kiest haar locaties op basis van bereikbaarheid van snelwegen met hoge pechintensiteit. Wanneer de afrit/toerit naar de A12 wordt afgesloten zal indiener in mindere mate in gelegenheid zijn om pechgevallen in en rondom Utrecht tijdig te kunnen bedienen. Daarnaast heeft een verminderde bereikbaarheid directe gevolgen voor de operationele inzetbaarheid van de eigen medewerkers en voertuigen. Organisaties van indiener zijn afhankelijk van snelle en betrouwbare verbindingen met het hoofdwegennet om hun werkzaamheden efficiënt en veilig uit te kunnen voeren. Langere aanrijtijden leiden niet alleen tot een afname van de kwaliteit van de eigen dienstverlening, maar kunnen ook leiden tot extra verkeersbelasting op omliggende wegen doordat alternatieve routes moeten worden gebruikt.	De zorg over de gevolgen van een eventuele verwijdering van de op- en afritten van de A12 voor de bereikbaarheid van bedrijven en organisaties in het gebied wordt onderkend. De door indiener genoemde effecten op de operationele inzetbaarheid, dienstverlening en bereikbaarheid van het hoofdwegennet vormen relevante aandachtspunten voor het vervolgonderzoek naar de eventuele verwijdering van de op- en afritten van de A12. Daarbij worden tevens de effecten op de bereikbaarheid, verkeersafwikkeling en het economisch functioneren van het gebied in beeld gebracht. De aandachtspunten uit deze zienswijze worden hierbij betrokken.
239	109618251	Indiener constateert dat de voorgenomen maatregelen negatieve gevolgen kunnen hebben voor de toekomstbestendigheid van de eigen locaties op het Business Eiland Utrecht. De afgelopen jaren heeft indiener geïnvesteerd in de modernisering en verduurzaming van haar vastgoed op deze locatie, mede vanwege de strategische ligging ten opzichte van de Utrechtse regio. Als de bereikbaarheid structureel verslechtert, komt het rendement van deze investeringen onder druk te staan en wordt het voor indiener lastiger om haar maatschappelijke taak en dienstverlening in de regio op het huidige niveau te blijven uitvoeren.	Onderschreven wordt dat bereikbaarheid een belangrijke randvoorwaarde vormt voor het functioneren van bestaande economische functies in het gebied. Tegelijkertijd is dit gebied opgenomen in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 als stedelijke knoop waar woningbouw is voorzien. Deze verstedelijkingsopgave is verder uitgewerkt in de Programmatische Verkenning Stadseiland Zuid waarin het college heeft vastgesteld het gebied hoog stedelijk te willen ontwikkelen met een balans tussen wonen, werken en voorzieningen. De ontwikkeling van Stadseiland Zuid vraagt daarom om een integrale afweging tussen wonen, werken, voorzieningen, bereikbaarheid en leefkwaliteit. Daarbij is ook aandacht voor het functioneren van bestaande bedrijven en organisaties in het gebied. In het U Ned vervolgonderzoek naar de eventuele verwijdering van de op- en afritten van de A12 worden de effecten op de bereikbaarheid en het economisch functioneren van het gebied daarom in beeld gebracht. De aandachtspunten uit de zienswijze worden hierin betrokken.
240	109618251	Indiener verzoekt u de hierboven beschreven belangen en effecten nadrukkelijk mee te nemen in de verdere uitwerking en besluitvorming rondom de MIRT-verkenning. Wij vragen u daarbij specifiek aandacht te besteden aan het behoud van een goede bereikbaarheid van het Business Eiland Utrecht en de aansluitingen op het hoofdwegennet. Graag treden wij hierover met u in gesprek om de gevolgen voor onze bedrijfsvoering en dienstverlening nader toe te lichten en gezamenlijk te verkennen welke oplossingen mogelijk zijn om deze negatieve effecten te voorkomen of te beperken	Het belang van betrokkenheid van economische stakeholders bij de verdere uitwerking van de plannen voor Stadseiland Zuid wordt onderschreven. De BIZ Woonboulevard Utrecht en Business Eiland Utrecht worden betrokken bij zowel het onderzoek naar de toekomst van de Woonboulevard (via gemeentelijk projectteam Stadseiland Zuid) als bij het vervolgonderzoek over het mogelijk verwijderen van de snelwegaansluiting A12 Kanaleneiland (U Ned). Daarnaast bestaat de mogelijkheid voor individuele partijen om bij deze trajecten aan te sluiten. Een eerste gesprek heeft vorig jaar plaatsgevonden, en we zetten dit graag via gebiedsontwikkeling Stadseiland Zuid structureel voort.
241	109731454	Indiener geeft aan dat het Ontwerp VKA deels over private gronden loopt en een grote impact heeft op gebouwen of de bedrijfsvoering van gebouwen op private gronden. Ook heeft het Ontwerp VKA effect op de ontwikkelmogelijkheden van private gronden.	Het is duidelijk dat het in het Ontwerp VKA voorziene halte en tracé het vastgoed van de Indiener op verschillende manieren raakt. De overlast van de werkzaamheden tijdens de bouw is met de voorgestelde bouwwijze niet weg te nemen. In de volgende fase van het project zal het waar mogelijk beperken hiervan verder onderzocht worden, met specifieke aandacht voor het zoveel mogelijk continueren van de bedrijfsvoering van de Indiener. Ten aanzien van het beperken van de ontwikkelingsmogelijkheden van de Indiener tijdens de bouw van de lijn wijzen we erop dat de fysieke werkzaamheden voor de Merwedelijn op dit moment in de tweede helft van de jaren ’30 zijn voorzien. We

			verkennen graag de mogelijkheden tot het creëren van onafhankelijkheid – waar mogelijk - tussen de planning tussen vastgoedontwikkelingen van de Indiener en de Merwedelijn.
242	109731454	Indiener geeft aan er belang bij te hebben dat de bedrijfsvoering tijdens de aanleg van de Merwedelijn zo veel mogelijk ongestoord wordt voortgezet. Daarnaast verwacht indiener compensatie als ongestoorde voortzetting van bedrijfsvoering niet mogelijk is of als er sprake is van fysieke ingrepen bij haar eigendommen. Ook verwacht de indiener een intensief gesprek over de mogelijke sloop van haar eigendommen en het verplaatsen en inpassen van activiteiten die daar plaatsvinden. Aandachtspunten bij aanpassingen aan bestaande gebouwen zijn inpassing in de fysieke leefomgeving, impact op ondergrondse structuren en energievoorziening en de relatie tussen plannen van private partijen en het Ontwerp VKA.	Deze door de Indiener aangegeven belangen worden – bij voorkeur in een intensieve samenwerking – meegenomen in de planning- en studiefase van de MIRT verkenning. In algemene zin is er bij het bepalen van het ontwerp VKA afgewogen dat herontwikkelingsplannen van de Indiener, ten opzichte van andere grondeigenaren waarvan één van de alternatieven hun eigendom raakte, het minst ver waren uitgewerkt.
243	109731454	Indiener geeft aan dat zij plannen aan het ontwikkelen is en heeft ontwikkeld die een relatie hebben met het Ontwerp VKA. Het Ontwerp VKA gaat het voorstel tot (gedeeltelijke) sloop voor een deel van haar vastgoed verder dan deze plannen.	Bij de belangenafweging bij het ontwerp VKA is het openliggen van de herontwikkeling opties bij indiener ten opzichte van andere locaties – naast andere overwegingen hierna omschreven in deze nota van antwoord- als één van de factoren meegenomen. Daarnaast blijkt uit eerder door de indiener gedeelde ontwerpverkenningen wel degelijk een intentie tot (gedeeltelijke) sloop van haar vastgoed.
244	109731454	Indiener geeft aan dat het Ontwerp VKA een grote impact heeft op eigendommen van indiener. Indiener stelt pas begin 2026 geïnformeerd te zijn over het Ontwerp VKA. Volgens indiener is voldoende afstemming en overleg met indiener nodig om het in enige vorm realiseren van het Ontwerp VKA te bevorderen.	Alle partijen zijn begin 2026 geïnformeerd over het ontwerp VKA omdat het ontwerp VKA op dat moment gepubliceerd is. Zoals verderop is aangegeven is indiener vanaf begin 2025 meermaals geïnformeerd over de varianten uit de verdiepingsfase. Dat heeft toen niet tot een reactie van indiener geleid. Naar aanleiding van deze zienswijze ontvangen we graag een toelichting hierop. Daarnaast maken we graag afspraken over het vormgeven van de samenwerking in de vervolgfase van de MIRT-verkenning (de MIRT-planning- en studiefase), passend bij de belangrijke positie van indiener.
245	109731454	Indiener herkent zich er niet in dat er met de meest relevante private partijen die mogelijk door het Ontwerp VKA worden geraakt, uitgebreid is overlegd.	Indiener geeft een onjuiste indruk van de mate waarin overleg is gevoerd en welk proces doorlopen. Als belangrijke stakeholder is er intensief geprobeerd inbreng van de Indiener te krijgen voordat de keuze voor het ontwerp VKA werd gemaakt. Er zijn meer dan twee overleggen geweest met de Indiener, waarin de Indiener zelf heeft aangegeven gedurende de totstandkoming van het Ontwerp VKA niet te willen of kunnen reageren. We lichten dit stapsgewijs toe. Tijdens de verdiepingsfase van de MIRT verkenning die begin 2025 startte – waarin de eindhalte bij Utrecht CS en het toeleidende tracé voor het eerst in beeld kwamen – is Indiener namens de betrokken U-Ned partijen uitgenodigd voor in ieder geval drie stakeholdergesprekken met vooraf gedeelde agenda. Deze waren, zoals bij de start toegelicht, niet slechts beeldvormend en informatief van aard. Het eerste gesprek was vooral informatief met toelichting op de varianten. Het tweede overleg betrof een ontwerpoverleg met verdere verdieping op planning, raakvlakken en haalbaarheid. En het derde overleg had als doel om te komen tot een schriftelijk advies aan de bestuurders van U Ned partijen over de mogelijk- en onmogelijkheden van de variant die de Indiener het meeste raakte. Indiener heeft dit derde overleg eenzijdig afgezegd en aangeven niet te willen reageren op de voorliggende varianten. Op aandringen van gemeente Utrecht is daarna op 16 april 2025 een bestuurlijk overleg tussen Indiener en gemeente georganiseerd. Dit overleg had als doel om toch voorafgaand aan de te maken bestuurlijke keuzes over de ontwerp voorkeursvariant in beeld te brengen hoe Indiener tegen de plannen aankijkt. In dit overleg is door de gemeentelijke portefeuillehouder aangegeven welk besluitvormingsproces wordt doorlopen en welke deadlines daaraan verbonden zijn voor het inbrengen van een standpunt tot keuze ontwerp voorkeursalternatief. Indiener heeft aangeven nog niet te willen reageren en eerst nog intern te moeten overleggen. Dit heeft daarna niet tot inbreng van Indiener geleid.
246	109731454	Indiener stelt dat in het BO MIRT 2024 de Merwedelijn is benoemd als de meest kansrijke optie om de doelstellingen te bereiken, maar dat deze optie verder moet worden uitgewerkt voordat de overheden hierover een definitieve beslissing kunnen nemen.	In het Verkenningsrapport en PlanMER deel 2 is beschreven dat vanaf 2019-2020 de startfase is uitgevoerd en van 2020-2022 de analysefase. Hierin zijn veel meer opties onderzocht dan in het BO MIRT van 2024 zijn voorgelegd. De opties die in het BO MIRT van 2024 voorlagen, komen uit de beoordelingsfase 2022-2024.
247	109731454	Indiener geeft aan dat het onduidelijk is hoe de keuze voor de haltelocatie bij Utrecht Centraal tot stand is gekomen en welke alternatieven precies zijn onderzocht. Volgens indiener ontbreekt een (navolgbare) motivering met besluitdocumentatie en wegingsfactoren. Ook is het voor indiener onduidelijk of en hoe de impact op eigendommen van indiener is betrokken in de besluitvorming.	Antwoord is hetzelfde als rij 25.
248	109731454	Indiener stelt dat het Ontwerp VKA, het BO MIRT 2026 en andere beschikbare documenten geen afweging of onderbouwing bevatten van het tracé onder de Jaarbeursboulevard. En dat het daarom niet inzichtelijk is waarom de tracés die in het BO MIRT 2024 als uitgangspunt werden genomen terzijde zijn geschoven. Daarnaast wijst Indiener er op dat eventuele (verkeers)maatregelen die het gebied ingrijpend kunnen beïnvloeden, zoals de overweging om de op- en afrit van en naar Westraven te laten vervallen, voldoende in de beoordeling van de alternatieven moeten worden meegenomen.	In de beoordelingsfase (2022-2024), zie ook Verkenningenrapport en PlanMER deel 1 voor meer toelichting) zijn vier verschillende halteopties bij Utrecht Centraal onderzocht. Aan het eind van deze fase is geconcludeerd dat bij Utrecht Centraal een ‘compacte knoop’ noodzakelijk is. Dit betekent dat de halte dicht bij het trein- en busstation moet liggen. De opties ‘C Graadt van Roggeweg’ en ‘D - Croeselaan’ liggen te ver weg en voldoen niet aan het gewenste doelbereik. Ook is geconcludeerd dat er nog geen complete oplossing is gevonden die zowel binnen het budget valt, als voldoende doelbereik heeft. In mei 2024 is door Rijk en regio daarom besloten dat er als tussenstap een verdiepingsfase nodig is om tot een haalbaar voorkeursalternatief te komen.

			In de “Ontwerpverantwoording, onderdeel compacte knoop Utrecht Centraal” (april 2025) is een overzicht opgenomen van welke haltes en bijbehorende tracés in de verdiepingsfase zijn onderzocht, op basis van welke uitgangspunten dit is gedaan en een onderbouwing van de trechtering van 25 naar 9 naar 4 varianten. Ook de eerder benoemde halteopties C en D zijn hierbij nogmaals onderzocht. De conclusie dat een compacte knoop noodzakelijk is, werd ook in deze verdiepingsfase onderschreven. Een tracé via de Graadt van Roggeweg, ofwel via de Van Zijstweg/Croeselaan leiden niet tot een haltelocatie dicht genoeg bij de OV-terminal, waarmee bevestigd is dat C en D niet voldoen aan het gewenste doelbereik. Het aantal mogelijke tracéopties per halteopties bij Utrecht Centraal was in alle gevallen zeer beperkt, vaak is maar één toeleidend tracé mogelijk in verband met de gestelde ontwerpeisen. Er is wel naar verschillende tracéopties per variant gekeken, maar meestal leidde dit maar tot één kansrijk toeleidend tracé. Er is bijvoorbeeld ook een cut-and-cover tracé via Van Zijstweg/ Croeselaan onderzocht in combinatie met de halte Knooppassage. Deze optie bleek binnen de gestelde ontwerpeisen niet mogelijk vanwege de krappe boogstralen en niet kansrijk vanwege het effect op doelbereik van de Merwedelijn als gevolg van de bijbehorende langere reistijd. De halte Knooppassage is daarom alleen te combineren met een boortunnel onder Jaarbeursterrein en Beurskwartier door. Dit geldt eveneens voor de haltelocatie Beatrixgebouw: de benodigde boogstralen in combinatie met het benodigde wisselcomplex nabij de halte maken het binnen de gestelde ontwerpeisen niet mogelijk om een andere routering te kiezen dan onder de Jaarbeursboulevard. De overweging over het al dan niet verwijderen van de snelwegaansluiting A12 Kanaleneiland is geen onderdeel van de MIRT-verkenning OV & Wonen of van de volgende fase van de uitwerking van de Merwedelijn. De Merwedelijn kan zowel bij het behoud als het verwijderen van de snelwegaansluiting worden aangelegd.
249	109731454	Indiener stelt dat de halte onder het Beatrixgebouw de enige onderzochte locatie is die geschikt is voor een verdiept tracé. Indiener stelt dat de overheden de keuze gemaakt hebben voor een verdiept tracé, zonder de verschillende halteopties mee te nemen in hun afweging. Indiener verzoekt om eerst onderzoek te verrichten naar realistische alternatieve haltelocaties rondom Utrecht Centraal.	Zie “Ontwerpverantwoording, onderdeel compacte knoop Utrecht Centraal” (april 2025) voor een overzicht van welke haltes en bijbehorende tracés in de verdiepingsfase zijn onderzocht, op basis van welke uitgangspunten dit is gedaan en een onderbouwing van de trechtering van 25 naar 9 naar 4 varianten. Het aantal mogelijke tracéopties per halteopties bij Utrecht Centraal is in alle gevallen zeer beperkt, vaak is maar één toeleidend tracé mogelijk in verband met de gestelde uitgangspunten. Deze vier varianten voor de stationshalte en toeleidend tracé zijn vervolgens samengevoegd met de verschillende varianten voor het vervolg van het tracé van Anne Frankplein tot Westraven tot vier integrale onderzoeksvarianten voor de Verdiepingsfase. In het Verkenningenrapport en PlanMER deel 2, hfst 2.7.4-2.7.7 en 2.8 is beschreven hoe de vier integrale onderzoeksvarianten uit de Verdiepingsfase zijn beoordeeld. Deze beoordeling en de afweging daarna zijn voor de onderzoeksvarianten als geheel gedaan, dus voor het gehele tracé van Utrecht Centraal tot Westraven, inclusief halte bij Utrecht Centraal. Er is dus niet eerst gekozen voor de verdiepte ligging en vervolgens geconstateerd dat halte Beatrixgebouw de enige mogelijke optie was, die keuze is in samenhang gemaakt. Daarmee zijn dus meerdere alternatieven onderzocht voor de halte Beatrixgebouw. De halte Beatrixgebouw en verdiepte ligging heeft in integrale afweging tussen de vier onderzoeksvarianten de voorkeur gekregen. Hierin is ook de mogelijke koppeling naar een toekomstige ondergrondse Binnenstadsas meegewogen.
250	109731454	Indiener stelt dat het Ontwerp VKA geen rekenschap geeft van de (negatieve) impact van deze keuze op het (hoogstedelijke) gebied en de bedrijfsvoering van private partijen.	Zie “Ontwerpverantwoording, onderdeel compacte knoop Utrecht Centraal” (april 2025) voor een overzicht van welke haltes en bijbehorende tracés in de verdiepingsfase zijn onderzocht, op basis van welke uitgangspunten dit is gedaan en een onderbouwing van de trechtering van 25 naar 9 naar 4 varianten. In het Verkenningenrapport en PlanMER deel 2, hfst 2.7.4-2.7.7 en 2.8 is beschreven hoe de vier integrale onderzoeksvarianten uit de Verdiepingsfase zijn beoordeeld. Deze beoordeling en de afweging daarna zijn voor de onderzoeksvarianten als geheel gedaan, dus voor het gehele tracé van Utrecht Centraal tot Westraven, inclusief halte bij Utrecht Centraal. Ruimtelijke kwaliteit (impact op het (hoogstedelijke) gebied) en uitvoeringshinder zijn hierin ook meegewogen.

251	109731454	Indiener geeft aan dat voor de realisatie van de halte onder het Beatrixgebouw en het tracé is voorzien dat (langdurig) werkzaamheden moeten plaatsvinden, waarbij het Beatrixgebouw (gedeeltelijk) zal moeten worden gesloopt, andere gebouwen moeten worden afgebroken, kabels en leidingen moeten worden verlegd en WKO's moeten worden verplaatst. Indiener ziet risico's ten aanzien van duur van de werkzaamheden, bereikbaarheid en logistiek, veiligheid en vergunningen, beperkingen van exploitatiemogelijkheden, economische impact en faserings- en planningsconflicten, alsook op inefficiënties en kostenstijgingen in de uitvoering.	Duur werkzaamheden: in de verkenningsfase is de uitvoeringshinder op hoofdlijnen onderzocht, passend bij het detailniveau van een MIRT-verkenning. Daarbij is vastgesteld dat de aanleg van de Merwedelijn, en in het bijzonder de aanleg in een verdiepte ligging in het stationsgebied, uitvoeringshinder met zich meebrengt. De exacte uitvoeringsduur, fasering en samenloop met andere werkzaamheden, zoals de (gedeeltelijke) sloop en herontwikkeling van het Beatrixgebouw, zijn in deze fase nog niet definitief uitgewerkt. In de planning- en studiefase wordt de uitvoeringsfasering verder uitgewerkt. Daarbij wordt ook onderzocht hoe werkzaamheden aan de Jaarbeursboulevard, de halte bij Utrecht Centraal, kabels en leidingen, WKO-systemen, bestaande funderingen en overige ondergrondse constructies zich tot elkaar verhouden. Op basis daarvan wordt een nadere uitvoeringsplanning opgesteld, inclusief maatregelen om hinder, bereikbaarheidseffecten en risico's voor de omgeving zoveel mogelijk te beperken. Bereikbaarheid en logistiek: wij delen dit aandachtspunt. Het voorkeursbesluit is een keuze op hoofdlijnen waarvoor bouwwijze, bouwfasering en bereikbaarheid tijdens de realisatie beperkt of niet zijn uitgewerkt. In de volgende fase (MIRT-planning- en studiefase) zullen deze onderwerpen wel in meer detail worden onderzocht en uitgewerkt. Belanghebbenden zullen hierbij worden betrokken. Veiligheid en vergunningen: wij delen dit aandachtspunt. Het voorkeursbesluit is een besluit op hoofdlijnen waarbij de bouwwijze, bouwfasering en bereikbaarheid tijdens de realisatie beperkt of niet zijn uitgewerkt. In de volgende fase (MIRT-planning- en studiefase) zullen de ontwerpen en het risico op het vlak van veiligheid en vergunningen tijdens de bouwfase in meer detail worden onderzocht en uitgewerkt. Indiener zal hierbij worden betrokken. Beperking exploitatiemogelijkheden: wij delen dit aandachtspunt. Het voorkeursbesluit is een keuze op hoofdlijnen waarvoor bouwwijze, bouwfasering en bereikbaarheid tijdens de realisatie beperkt of niet zijn uitgewerkt. In de volgende fase (MIRT-planning- en studiefase) zullen deze onderwerpen wel in meer detail worden onderzocht en uitgewerkt. Belanghebbenden zullen hierbij worden betrokken. Economische impact: zie bovenstaande punten. Om de gevolgen te kunnen beoordelen, zullen eerst ontwerp, bouwwijze, bouwfasering, etc. verder onderzocht en uitgewerkt moeten worden. Faserings- en planningsconflicten: de verdere uitwerking van de Merwedelijn in de MIRT planning- en studiefase gebeurt in samenhang met de omliggende gebiedsontwikkelingen, ook op het vlak van bouwfasering en uitvoeringshinder.
252	109731454	Indiener wijst er op dat in het BO MIRT 2026 en de overige documenten onvoldoende inzichtelijk is gemaakt wat de impact is van het tracé onder de Jaarbeursboulevard op de ondergrondse constructies en funderingen van de omliggende gebouwen. Zettingsrisico's, grondwaterproblematiek en interferentie met bestaande gebouwen en constructies zijn daarbij nadrukkelijke uitgangspunten.	Antwoord is hetzelfde als rij 16.
253	109731454	Indiener stelt dat er in het Ontwerp VKA, BO MIRT 2026 en overige beschikbare documenten nauwelijks aandacht is besteed aan zettingsrisico's, grondwaterproblematiek en interferentie met bestaande gebouwen en constructies. Indiener verzoekt deze elementen te onderzoeken en uitdrukkelijk in de afweging te betrekken. Indiener kan daarvoor informatie aanleveren.	In de verkenningsfase zijn de alternatieven op hoofdlijnen onderzocht en afgewogen, passend bij het detailniveau van een MIRT-verkenning. Daarbij zijn onder meer technische maakbaarheid, OV-kwaliteit, ruimtelijke inpassing, kosten, milieueffecten en uitvoeringshinder betrokken. De keuze voor de halte onder het Beatrixgebouw en het bijbehorende tracé betekent nog niet dat alle ontwerp- en uitvoeringskeuzes definitief vastliggen. In de planning- en studiefase wordt het voorkeursalternatief nader uitgewerkt tot een concreet ontwerp en uitvoeringsaanpak. Daarbij worden de door indiener genoemde onderwerpen, waaronder ondergrondse constructies, funderingen, kabels en leidingen, WKO-systemen, grondwater, zettingen, bereikbaarheid, loopstromen en uitvoeringshinder, nader onderzocht. Ook wordt bepaald welke mitigerende maatregelen nodig zijn om effecten op de omgeving en op de bedrijfsvoering van betrokken partijen zoveel mogelijk te voorkomen of te beperken. Er wordt kennis genomen van het aanbod van indiener om aanvullende informatie aan te leveren. Deze informatie zal worden betrokken bij de verdere uitwerking en de afstemming met direct betrokken eigenaren en gebruikers in het gebied.
254	109731454	Indiener stelt dat het onduidelijk is in hoeverre milieueffecten expliciet en onderscheidend zijn betrokken voor de keuze/voorkeur voor een halte onder het Beatrixgebouw en het tracé onder de Jaarbeursboulevard. Indiener stelt dat het onduidelijk is in welke mate het VKA beter of gelijkwaardig scoort op ondergrondse doorkoppeling met de binnenstad. Indiener stelt ook dat de rol van de ondergrond onvoldoende betrokken is	MER en de samenhang tussen deel 1 en deel 2: Zie reactie op 246 - 248 voor een beschrijving van de afweging over de verschillende varianten van de halte bij Utrecht Centraal en het toeleidende tracé. In de MIRT-verkenning zijn verschillende halte- en tracéopties onderzocht. De selectie van kansrijke varianten heeft stapsgewijs plaatsgevonden. Daarbij is onder meer gekeken naar doelbereik, OV-kwaliteit, technische maakbaarheid,

		bij de ontwikkeling van het Ontwerp VKA. Indiener geeft aan dat de beschikbare documentatie op hoofdlijnen inzicht geeft in de omvang van de hinder die wordt veroorzaakt door geluid en trillingen, maar dat een locatie-specifieke beschouwing ontbreekt. Ook geeft indiener aan dat risico's ten aanzien van uitvoeringshinder onvoldoende expliciet in beeld gebracht zijn bij het beoordelen en wegen van de alternatieven.	ruimtelijke inpassing, toekomstvastheid, kosten, uitvoerbaarheid en milieueffecten. Vanaf het begin van de Verdiepingsfase zijn bewust de mer-effecten als 'scoringscriteria' gehanteerd, zodat ook voor de varianten in de verdiepingsfase milieueffecten zijn meegewogen en de doorvertaling naar de PlanMER eenduidig en navolgbaar is. In de 'effectbeoordeling onderzoeksfase' (april 2025) wordt hierover meer duiding gegeven. Varianten die onevenredige milieunadelen lieten zien (bijvoorbeeld geluid bij de ligging op een viaduct), ofwel onvoldoende bijdroegen aan de projectdoelen, technisch niet of minder goed inpasbaar waren, onvoldoende toekomstvast waren, of te kostbaar, zijn in deze trechtering als negatief beoordeeld. De milieueffecten waren daarbij dus een integraal onderdeel van de beoordeling. Uiteindelijk is de halte onder het Beatrixgebouw als kansrijke haltevariant naar voren gekomen, omdat deze goed aansluit op Utrecht Centraal, een compacte overstap mogelijk maakt en te combineren is met het gekozen tracé in verdiepte ligging. De milieueffecten zijn in het Verkenningenrapport en planMER onderzocht op het detailniveau dat past bij een MIRT-verkenning. De naar verwachting optredende effecten van de voorgestelde keuze voor de halte Beatrixgebouw vormen belangrijke aandachtspunten voor de verdere uitwerking. In de planning- en studiefase worden de halte, het tracé en de raakvlakken met de omgeving nader uitgewerkt. Daarbij worden ook uitvoeringshinder, ondergrondse constructies, kabels en leidingen, WKO-systemen, bereikbaarheid en fasering verder onderzocht. De door indiener aangedragen aandachtspunten worden daarbij betrokken. Toekomstvastheid: Zie reactie op 246 - 248 voor een beschrijving van de afweging over de verschillende varianten van de halte bij Utrecht Centraal en het toeleidende tracé. "Effectbeoordeling Onderzoeksfase", april 2025 is beschreven hoe toekomstvastheid is meegewogen in de Verdiepingsfase. Van de vier opties die in de Verdiepingsfase zijn beschouwd, scoorde alleen de halte Knooppassage beter dan halte Beatrixgebouw, de andere twee opties scoorden slechter. Ondergrond en uitvoerbaarheid: De complexiteit van de ondergrond in het stationsgebied wordt herkend. In de verkenningsfase is op hoofdlijnen onderzocht of de halte onder het Beatrixgebouw en het tracé in verdiepte ligging technisch maakbaar zijn. Daarbij zijn onder meer bodem, grondwater, WKO-systemen, kabels en leidingen, technische maakbaarheid en uitvoeringsrisico's als aandachtspunten betrokken. In de planning- en studiefase wordt de ondergrondse situatie nader en locatie specifiek uitgewerkt. Daarbij worden kabels en leidingen, WKO-systemen, funderingen, groutankers, parkeergarages en andere ondergrondse constructies in samenhang geïnventariseerd en beoordeeld. Voor WKO-systemen wordt per bron onderzocht wat de huidige werking is, welke effecten de aanleg en aanwezigheid van de Merwedelijn kunnen hebben en welke mitigerende maatregelen nodig zijn. Hiervoor wordt onder meer gebruik gemaakt van een nader grondwatermodel. Oplossing is randvoorwaardelijk om dit VKA uiteindelijk te kunnen gaan bouwen. Ook de samenloop van verschillende ondergrondse beperkingen wordt in de verdere uitwerking betrokken. Daarbij wordt beoordeeld of aanpassingen nodig zijn in ontwerp, bouwmethode, fasering of bescherming en verlegging van bestaande voorzieningen. De door indiener aangedragen informatie wordt betrokken bij de verdere uitwerking en de afstemming met betrokken eigenaren, beheerders en bevoegd gezag. Geluid en trillingen: In de verkenningsfase zijn geluid en trillingen onderzocht op het detailniveau dat past bij een MIRT-verkenning. De onderzoeken zijn bedoeld om alternatieven op hoofdlijnen te vergelijken en aandachtspunten voor de verdere uitwerking te benoemen. Omdat de halte onder het Beatrixgebouw en het tracé onder de Jaarbeursboulevard in de onderzochte alternatieven als uitgangspunt zijn opgenomen, zijn deze onderdelen niet als afzonderlijke varianten vergeleken binnen de effectbeoordelingen voor geluid en trillingen. De effecten van deze keuze zijn wel onderdeel van de beoordeling van het voorkeursalternatief. De zorgen over geluid en trillingen worden herkend. Uit de effectonderzoeken blijkt dat geluid en trillingen aandachtspunten zijn, zowel in de aanlegfase als in de gebruiksfase. In de planning- en studiefase worden deze effecten nader locatie-specifiek onderzocht op basis van het uitgewerkte ontwerp, de lokale bodemopbouw, de afstand tot gebouwen, de funderingssituatie en de gekozen uitvoeringsmethode. Daarbij wordt ook bepaald welke maatregelen nodig en doelmatig zijn. Voor geluid wordt gewerkt volgens de gebruikelijke voorkeursvolgorde: eerst maatregelen aan de bron, vervolgens maatregelen in de overdracht en pas daarna maatregelen bij de ontvanger. Ook cumulatieve geluidseffecten en de mogelijke doorwerking op bestaande en geplande woningbouw worden in de vervolgfase nader beschouwd, voor zover daarvoor voldoende concrete informatie beschikbaar is over het ontwerp en de relevante ruimtelijke ontwikkelingen. De door indiener aangedragen aandachtspunten worden betrokken bij de verdere uitwerking. Uitvoeringshinder: Deze zorgen worden herkend. In de verkenningsfase is uitvoeringshinder op hoofdlijnen onderzocht, passend bij het detailniveau van een MIRT-verkenning. Daaruit blijkt dat de aanleg van de Merwedelijn,

			zeker in het stationsgebied en bij een verdiepte ligging, aanzienlijke hinder kan veroorzaken. De exacte effecten op looproutes, bezoekersstromen, bereikbaarheid van gebouwen, expeditie, veiligheid en de bedrijfsvoering van private partijen zijn in deze fase nog niet op uitvoeringsniveau uitgewerkt. In de planning- en studiefase wordt de uitvoeringsfasering verder geconcretiseerd. Daarbij wordt onderzocht hoe veilige en voldoende brede looproutes, bereikbaarheid van gebouwen, expeditie, nood- en hulpdiensten, evenementenlogistiek en de bedrijfsvoering van private partijen zoveel mogelijk kunnen worden geborgd. Dit vraagt om een nadere bouwfasering, een bereikbaarheids- en veiligheidsaanpak en afstemming met partijen in het gebied. Ook tijdelijke maatregelen, omleidingen, fasering, communicatie met bezoekers en gebruikers en de afstemming met evenementen en congressen worden in die fase nader uitgewerkt. De genoemde aandachtspunten worden daarbij betrokken. Het uitgangspunt is dat de hinder tijdens de uitvoering zoveel mogelijk wordt beperkt en dat de bereikbaarheid en veiligheid van het gebied tijdens de werkzaamheden zo goed mogelijk worden geborgd.
255	109731454	Indiener verzoekt de hierboven genoemde punten te betrekken bij de vaststelling van het definitieve VKA.	De hiervoor beschreven effecten zijn meegewogen bij de keuze voor het Voorkeursalternatief. Het voorkeursalternatief is een keuze op hoofdlijnen. Bij de afronding van de verkenningsfase besluiten opdrachtgevende partijen welke oplossing het best passend is voor de geconstateerde opgave. In de volgende fase, de planning- en studiefase, werken we het voorkeursalternatief tot in detail uit. Bij de afronding van de verkenningsfase horen nog risico's en onzekerheden die om een uitwerking vragen in volgende fases. Dit is onderdeel van de MIRT-systematiek waarbij we van grof naar fijn werken. Dit geldt ook voor bovengenoemde effecten. In de volgende fase zal hier meer onderzoek naar worden gedaan en het ontwerp verder worden uitgewerkt en waar nodig of wenselijk worden aangepast.
256	109731454	Indiener stelt dat op voorhand duidelijk moet zijn dat er voldoende financiële middelen beschikbaar zijn om het plan uit te voeren. Daarbij is tevens relevant of voldoende middelen beschikbaar zijn om eventuele planschadekosten of onteigeningskosten te dekken. Het is van belang dat hierbij een reële benadering wordt gekozen.	Het budget voor de Merwedelijn is gebaseerd op een P85-raming voor het voorkeursalternatief. Dit betekent dat er een grote risicoreservering en onzekerheidsreservering is opgenomen in de raming. In het document "3-02 Documenten Kostennotities" is hierop een toelichting te vinden (zie de U Ned website). De SSK-raming houdt rekening met wettelijke verplichtingen en regels over nadeelcompensatie en schadeloosstelling. In de SSK-raming zijn posten opgenomen voor eventuele planschade (indien daartoe een wettelijke verplichting bestaat) en voor eventuele vastgoedkosten (waaronder verwerving of onteigening). In de volgende fase, de planning- en studiefase, wordt het ontwerp verder uitgewerkt en de raming verder gedetailleerd. Daarbij worden risico's zo veel mogelijk beheerst in het ontwerp door beheersmaatregelen uit te werken. De financierende partijen stellen een bestuursovereenkomst op voor de volgende fase, de planning- en studiefase. In de bestuursovereenkomst worden afspraken gemaakt over budget, kosten, risico's en omgang met eventuele financiële tegenvallers. Na een besluit over de voorkeursbeslissing wordt de bestuursovereenkomst getekend en gepubliceerd in de Staatscourant.
257	109731454	Indiener gaat er vanuit dat de Overheden met indiener in gesprek gaan over de relatie tussen het Ontwerp VKA en private eigendommen, om zo tot een voor alle partijen optimale oplossing te komen. Dit mede gelet op het feit dat er alternatieve tracés mogelijk zijn met minder ingrijpende gevolgen.	Indiener kan er vanuit gaan dat Overheden in de planning- en studiefase het gesprek met indiener aangaan om tot overeenstemming en een oplossing te komen. Met als startpunt niet het verkennen van alternatieve tracés, maar het verder utiwerken van het Definitieve Voorkeursalternatief.
258	109731454	Indiener stelt dat er voor zover inzichtelijk geen grondverwervingskosten of onteigeningskosten zijn verdisconteerd in de kostenraming van de aanlegkosten van de Merwedelijn. Hetzelfde geldt voor kosten die gepaard gaan met WKO-systemen en omzetverlies waarvan gedurende de aanlegfase van de Merwedelijn sprake zal zijn en compensatie moet plaatsvinden. Het gevolg hiervan is dat er geen correcte toets heeft kunnen plaatsvinden of het ontwerp VKA uitvoerbaar is binnen het beschikbare budget en hoe dit uitpakt in de beoordeling van alternatieven.	Het budget voor de Merwedelijn is gebaseerd op een P85-raming voor het voorkeursalternatief. Dit betekent dat er een grote risicoreservering en onzekerheidsreservering is opgenomen in de raming. In de SSK-raming zijn posten opgenomen voor grondverwervingskosten en vastgoedkosten, inclusief risicopercentages voor niet benoemde risico's vastgoedkosten. In het document "3-02 Documenten Kostennotities" staat: "Ten behoeve van de oplossingsrichtingen binnen het gebied Knoop worden vastgoedkosten voorzien in verband met de verwerving van gronden. Dit betreft zowel tijdelijke als definitieve grondaankopen." In hetzelfde document staat: "Daarnaast wordt planschade verwacht die direct verband houdt met vastgoedontwikkeling. Voor enkele locaties wordt bovendien herontwikkeling voorzien. De hiermee gepaard gaande kosten en eventuele baten zijn eveneens door de gemeente Utrecht in beeld gebracht en geïntegreerd in de SSK-raming". Wat betreft de WKO's is er in de effectnotitie water (2-12) aandacht besteed aan de directe en indirecte beïnvloeding van WKO-bronnen door de Merwedelijn. Aanvullend staat in het document "3-02 Documenten Kostennotities": "Voor de overige bijkomende kosten is een kostencomponent opgenomen in de Knoop-ramingen die verband houdt met het aantal warmtebronnen dat geraakt wordt in de verschillende Knoop-opties. Hierbij gaat het om kosten die verwacht kunnen worden als gevolg van (selectie): • Schade aan bestaande bronnen, waaronder verminderde capaciteit of functionaliteit van WKO-systemen; • Reservering voor mogelijke schadeclaims, inclusief planschade of nadeelcompensatie; • Compensatiekosten bij noodzakelijke aanpassing, verplaatsing of herinrichting van bestaande installaties". De financierende partijen stellen een bestuursovereenkomst op voor de volgende fase (de planning- en studiefase). In de bestuursovereenkomst worden afspraken gemaakt over budget, kosten, risico's en omgang met eventuele

			financiële tegenvallers. Na een besluit over de voorkeursbeslissing wordt de bestuursovereenkomst getekend en gepubliceerd in de Staatscourant.
259	109731454	Indiener stelt dat de financiering in grote mate afhankelijk is van cofinanciering door diverse (mede)overheden. Al deze overheden hebben een voorbehoud gemaakt op instemming van hun vertegenwoordigende organen. Niet duidelijk is wat er gebeurt op het moment dat een van deze overheden besluit niet (verder) bij te dragen.	In de Bestuursovereenkomst horende bij het Voorkeursbesluit worden de financiële afspraken tussen de opdrachtgevende partijen vastgelegd. Hiermee is voor deze fase voldoende zekerheid dat het beschikbare budget overeenkomt met de geraamde kosten (inclusief risicoreservering en onzekerheidsmarge).
260	109731454	Indiener stelt dat in algemene zin voldoende inzicht ontbreekt in de wijze waarop de belangen van indiener zijn betrokken bij de beoordeling van uitvoerbaarheid, fasering, bereikbaarheid, bedrijfscontinuïteit en economische effecten van het voorkeursalternatief.	Zie reactie op 246-248 voor een beschrijving van de afweging over de verschillende varianten van de halte bij Utrecht Centraal en het toeleidende tracé. Het zou hebben geholpen bij het maken van een inschatting als indiener haar belangen had ingebracht op het moment dat ze daartoe uitgenodigd was. Overheden hebben in de afweging zelf de belangen van indiener meegenomen, zoals onder andere in de beoordeling van ruimtelijke inpassing, OV-bereikbaarheid, haalbaarheid en uitvoeringshinder. Tevens is bijvoorbeeld meegewogen in hoeverre de verschillende halteopties aansluiten op lopende planprocessen, niet alleen van indiener, maar ook voor Beurskwartier, doorontwikkeling van De Knoop, Matserterrein en Kruisvaartkade. De meeste van deze plannen zijn al in een vergevorderd ontwikkelstadium, waarbij eventuele aanpassing vanwege de Merwedelijn verregaande consequenties heeft. De plannen van indiener zijn over het algemeen minder ver uitgewerkt en zijn in afstemming met de Merwedelijn verder uit te werken. Alle eigenaren/ ontwikkelaars van grond rondom Utrecht Centraal benodigd voor de verschillende varianten van de Merwedelijn die zijn afgewogen, hebben tevens in de verdiepingsfase de mogelijkheid gekregen om een reactie naar het Bestuurlijk Overleg te geven. Indiener heeft hier geen gebruik van gemaakt. De economische effecten van de aanleg van de Merwedelijn zijn onderzocht in de MKBA.
261	109731454	Indiener verzoekt om de zienswijze te betrekken in de afweging tot vaststelling van de definitieve Voorkeursbeslissing. Voor een toelichting is indiener beschikbaar.	Zie ook onze reactie op 244 en 245. Wij danken indiener voor het aanbod voor toelichting en hebben daar ook gebruik van gemaakt. Deze zienswijze wordt betrokken bij de afweging over het definitieve Voorkeursbesluit. Indiener is een belangrijke samenwerkingspartner bij de verdere uitwerking van de Merwedelijn en zal in verschillende rollen worden betrokken in de volgende fase. Hierover willen we met indiener graag afspraken maken.

Bijlage A Gepubliceerde documenten

Naam
Ontwerp voorkeursbeslissing
Voorkeursbeslissing
Publieksvriendelijke samenvatting
Participatierapportage
Zeef 2 deel 1
Zeef 2 deel 1 - Verkenningenrapport en PlanMER
Zeef 2 deel 1 - MKBA
Effectnotitie Toekomstvastheid
Effectnotitie Technische inpassing en haalbaarheid
Effectnotitie ruimtelijke kwaliteit
Effectnotitie Leefbaarheid - Trillingen
Effectnotitie Leefbaarheid - Luchtkwaliteit
Effectnotitie Leefbaarheid - Geluid
Effectnotitie Klimaat
Effectnotitie Gezondheid
Effectnotitie Faseerbaarheid en realisatietermijn
Effectnotitie Externe Veiligheid
Effectnotitie Ecologie en natuur
Effectnotitie Duurzaamheid
Effectnotitie Doelbereik - Definitief (zonder BnG)
Effectnotitie Bodem
Effectnotitie Bereikbaarheid Verkeersveiligheid - Def (zonder BnG)
Effectnotitie Archeologie en Cultuurhistorie
Zeef 2 deel 1 Verkenningenrapport Bijlage Beoordelingskader
Zeef 2 deel 1 Q-team advies
Zeef 2 deel 1 Probleemanalyse
Zeef 2 deel 1 Participatie MIRT-verkenning OV en Wonen
Zeef 2 deel 1 NRD Verkenning OV en Wonen regio Utrecht na zienswijzen
Technische Rapportage
Oplegnotitie effectnotities
Effectnotitie Water
Effectnotitie Uitvoeringshinder
Zeef 2 deel 2
Notitie Aanvulling (Milieu)effectbeoordeling en Verkenningenrapport
Oplegnotitie bij de effectnotities
Notitie Doelbereik
Notitie Toekomstvastheid
Notitie Bereikbaarheid en Verkeersveiligheid
Notitie Trillingen

Notitie Geluid
Notitie Luchtkwaliteit
Notitie Ruimtelijke Kwaliteit
Notitie Externe Veiligheid
Notitie Gezondheid
Notitie Uitvoeringshinder
Notitie Bodem
Notitie Water
Notitie Archeologie en Cultuurhistorie
Notitie Ecologie en Natuur
Notitie Duurzaamheid
Notitie Klimaat(adaptatie)
Notitie Technische Inpassing en Haalbaarheid
Notitie Faseerbaarheid en Realisatietermijn
Integrale Notitie OV-Kosten
Bijlage B Beoordelingskader
Bijlage A Milieueffectrapportages Details en Wettelijke Eisen
Technische rapportage verkeersmodelonderzoek
Ontwerpnotities
Effectbeoordelingen
Ontwerptekening
Effecten vernietiging TB Ring Utrecht op MIRT OV & Wonen