

MIRT-VERKENNING OV & WONEN FASE 2

**NOTA VAN ANTWOORD NRD
SEPTEMBER 2023**

21 SEPTEMBER 2023



Autorisatieblad

MIRT verkenning OV & Wonen & Wonen Regio Utrecht, zeef 2

	Naam	Akkoord	Datum
Opgesteld door	Richard van der Westen		21-9-2023
Gecontroleerd door	Leonhard Heerema		21-9-2023
Vrijgegeven door	Lara Verhagen		21-9-2023

Versiehistorie

Versie	Naam	Datum	Korte toelichting
0.1	Richard van der Westen	18-08-2023	Format aanmaken
0.2	Richard van der Westen	23-08-2023	Zienswijzen toegevoegd
0.3	Projectteam	31-8-2023	Review
0.4	Richard van der Westen, Erwin van Dijk	1-9-2023	Verwerking review en aanvullingen
1.0	Richard van der Westen	8-9-2023	Afronding versie
1.1	Leonhard Heerema	8-9-2023	Review
1.2	Leon de Graaf,	11-9-2023	Aanvullen H2 & H3,
2.0	Richard van der Westen	13-9-2023	Afronding versie
3.0	Richard van der Westen	21-9-2023	Verwerking aanvullende opmerkingen

Inhoud

Autorisatieblad	2
1 Inleiding	5
1.1 Informatiebijeenkomsten en communicatie	5
1.2 Commissie MER	5
1.3 Leeswijzer	5
2 Samenvatting reacties	6
2.1 Voorkeuren en resultaten	6
2.2 Visie en scope	6
2.3 Toekomstvastheid	6
2.4 Toegankelijkheid	7
2.5 Effecten USP	7
2.6 Bouwfase versus gebruiksfase	7
2.7 Tijdig afstemmen/borgen van belangen	7
3 Wijzigingen NRD	8
3.1 Onderdelen MIRT-verkenning	8
3.1.1 2 ^e HOV-as USP	8
3.1.2 Lunetten-Koningsweg	8
3.2 Basis-alternatieven en varianten	8
3.2.1 Halte Galecopperzoom	8
3.2.2 Waterlinieweg	8
3.2.3 Leuvenlaan – Heidelberglaan-Oost	9
3.2.4 Bushaltes	9
3.3 Beoordeling	9
3.3.1 Toegankelijkheid haltes	9
3.3.2 Impact ondergrond	9

3.3.3 Uitvoerings- & gebruikersfase	9
3.3.4 Instappers USP	9
3.3.5 Toekomstvastheid	9
4 Reacties	10
95187884	10
95187914	10
95187995	11
95188074	12
95188486	13
95215179	14
95317903	15
95333777	15
95423239	16
95432377	17
95442306	18
95447447	19
95460091	20
95460187	20
95461337	22
95462168	22
95462498	23
95462802	24
95463004	26
95465549	27
95466078	28
95469400	29

95470770	30
95472099	30
95472173	33
95472295	35
95498828	36
95582760	38
5 Commissie MER.....	39
5.1 Proces Commissie m.e.r.	39
5.2 Advies Commissie m.e.r. (samenvatting)	39
5.3 Reactie/verwerking Commissie m.e.r.	39
Bijlage 1 Advies Commissie m.e.r.....	45

1 Inleiding

De Concept Notitie Reikwijdte en Detailniveau heeft ter inzage heeft gelegen van dinsdag 16 mei tot en met maandag 26 juni 2023. Het projectteam heeft 28 zienswijzen (13 van particulieren, 4 van belangengroepen, en 11 van zakelijke belangen) ontvangen en het advies van de Commissie MER. In dit hoofdstuk is omschreven welke bijeenkomsten zijn gehouden en hoe is gecommuniceerd over de Concept NRD. Ook is het proces met de Commissie MER weergegeven. Tot slot is de leeswijzer toegevoegd.

1.1 Informatiebijeenkomsten en communicatie

Er hebben twee fysieke informatiebijeenkomsten en een digitale avond plaatsgevonden op 6, 13 en 15 juni 2023. Het doel van de informatieavonden was het bieden van een moment waarop bewoners, ondernemers, organisaties en geïnteresseerden langs konden komen om geïnformeerd te worden over het project (wat en hoe wordt er onderzocht), het proces rondom indienen zienswijzen en/of het direct indienen van een zienswijze. Daarnaast was er voor bezoekers ruimte om vragen te stellen over het project. Tijdens deze avonden kregen de leden van het projectteam een scherper beeld van hoe bezoekers de plannen beleven en welke belangen er spelen in de omgeving. Het aantal bezoekers op de fysieke bijeenkomst 6 juni betrof 23, op de online sessie 13 juni 8 en op fysieke avond 15 juni 11.

Mensen zijn uitgenodigd voor deze avonden via met name de nieuwsbrief van U Ned, advertenties in lokale en regionale media en informatiekkanalen van gemeente Utrecht, gemeente Nieuwegein en provincie Utrecht. Daarin is ook verwezen naar de website van U Ned en het platform participatie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Hier konden mensen ook rechtstreeks terecht voor meer informatie, de NRD zelf of om een inspraakreactie in te dienen. Tot slot zijn stakeholders individueel of via de Gemeente Utrecht/Nieuwegein geïnformeerd over de NRD en bijeenkomsten.

1.2 Commissie MER

Een verplicht onderdeel van de mer-procedure is het vragen van advies aan de Commissie m.e.r.. Deze onafhankelijke Commissie adviseert het bevoegd gezag over de NRD en inhoud van de op te stellen Milieu Effectrapportage (MER). De Commissie heeft op 13 juli 2023 haar advies uitgebracht. Dit advies is door de Commissie m.e.r. ook naar de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat van de Tweede Kamer gestuurd.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is een samenvatting van de reacties gegeven. Ook is hierbij aangegeven hoe wij zijn omgegaan met deze reacties. In hoofdstuk 3 zijn vervolgens de wijzigingen opgesomd die in de Definitieve NRD zijn aangepast. In hoofdstuk 4 zijn alle reacties beantwoord. In hoofdstuk 5 is een reactie gegeven op het advies van de Commissie MER.

2 Samenvatting reacties

In dit hoofdstuk is een samenvatting gegeven van de binnengekomen reacties. Ook is aangegeven op welke wijze hier in het onderzoek mee wordt omgegaan en of dit heeft geleid tot wijzigingen in de NRD. In hoofdstuk 4 zijn alle (geanonimiseerde) reacties weergegeven.

2.1 Voorkeuren en resultaten

Veel indieners hebben vragen over de mogelijke uitkomsten van et onderzoek of geven hun verwachtingen hierover aan. Ook komt het voor dat indieners van een zienswijze hun voorkeur uitspreken voor een bepaald alternatief of mogelijke oplossingsrichting.

Het onderzoek dient juist om inzicht te krijgen in alle effecten van de verschillende maatregelen. Dit omvat onder andere de maakbaarheid, maar ook de effecten op bereikbaarheid, geluid of natuur. De NRD dient vooral als vaststelling van de uitgangspunten van hoe het onderzoek wordt verricht. Er worden daarom geen uitspraken gedaan over welke effecten worden verwacht. Dit wordt hooguit gedaan ten aanzien van maatregelen die geen onderdeel uitmaken van het onderzoek, zoals een viaduct of bustunnel.

Ook geven diverse indieners hun voorkeuren weer voor het wel/niet meenemen van bouwstenen of varianten in de voorkeursalternatief. Omdat het onderzoek eerst de effecten van de maatregelen inzichtelijk moet maken kan hier op dit moment nog niks mee worden gedaan. Deze meningen nemen wij mee in de Nota Participatie waarin wij het draagvlak van de maatregelen omschrijven. Ook blijven we met diverse indieners in contact om de maatregelen nader uit te werken en zo het draagvlak te vergroten.

2.2 Visie en scope

In aantal reacties vinden indieners een bredere beleidsmatige samenhang ontbreken. De maatregelen worden als te zelfstandig beoordeeld zonder een achterliggende visie. Ook vinden een aantal indieners dat knelpunten (zoals bijv. Vredenburgknoop) niet worden opgelost door het project. Concreet spreken diverse indieners hun teleurstelling uit over het ontbreken van Station Lunetten-Koningsweg in de plannen. Zij menen dat dit station een waardevolle bijdrage kan leveren voor de gestelde doelen van de MIRT-verkenning.

In elke fase (zeef 0, zeef 1 en ook de nu voorliggende fase) worden de maatregelen getoetst aan het vigerende beleid. De kansrijke maatregelen waar nu op gestudeerd wordt zijn in lijn met ondermeer de U Ned Mobiliteitsstrategie en het OV-netwerkperspectief van de Provincie Utrecht. De samenhang tussen de maatregelen wordt geborgd door de bouwstenen in 4 samenhangende alternatieven (en diverse varianten) te onderzoeken.

In de vorige fase van de MIRT-verkenning (zeef 1) is geconstateerd dat Station Lunetten-Koningsweg niet binnen de scope van de MIRT Verkenning OV en Wonen Utrecht past. De vervoerwaarde van dit station, de logistieke inpassing in de landelijke dienstregeling en de benodigde aanpassing aan de spoorinfrastructuur moeten in een bredere afweging gemaakt worden.

2.3 Toekomstvastheid

Versillende indieners stellen vragen over de toekomstvastheid van de te onderzoeken maatregelen. In het beoordelingskader is verduidelijkt hoe wij toekomstvastheid onderzoeken. Zo geven we inzicht in de resterende capaciteit voor eventuele uitbreidingen, de technische mogelijkheden voor het doortrekken en/of omleggen van tracés en doen we een toets in welke mate andere nieuwe verbindingen door de maatregelen (on)mogelijk gemaakt worden. Voorbeelden hiervan zijn Station Lunetten-Koningsweg en het doortrekken van de tram naar Zeist west.

2.4 Toegankelijkheid

Zowel tijdens de informatiebijeenkomsten, als in zienswijzen is aandacht gevraagd voor toegankelijkheid van de te onderzoeken OV-voorzieningen. Toegankelijkheid is een randvoorwaarde in de uiteindelijke realisatie van de plannen. Volgens de indieners is het daarom belangrijk dat het onderzoek de verschillen inzichtelijk maakt als het gaat om de toegankelijkheid van de voorzieningen.

In het beoordelingskader, onder Gezond Stedelijk Leven – Bereikbaarheid is het aspect Inclusiviteit opgenomen. Hierbinnen onderzoeken we de effecten op de loopafstanden in de verschillende alternatieven. Op basis van de reacties voegen wij het criterium 'Toegankelijkheid van haltes' toe. In dit criterium maken we een kwalitatieve beoordeling van elementen die een optimaal ontwerp beïnvloeden. Dit kunnen elementen zijn, zoals (natuurlijke) hoogteverschillen, barrières, oversteken, maar ook diepte van haltes.

2.5 Effecten USP

Door diverse partijen op het Utrecht Science Park zijn zienswijzen ingediend. Hierin vragen zij o.a. aandacht voor het onderbouwen van de nut- en noodzaak van de 2e HOV-as en het verbreden van het onderzoek met meerdere varianten. Ook uiten zij hun zorg voor nadelige effecten op hun bereikbaarheid, met name bij de alternatieven waarin een 2e HOV-as langs de oksel van de A27/A28 is gesitueerd.

Uit onderzoek blijkt dat de huidige HOV as al niet optimaal functioneert en dat de benodigde toename (om de OV-bereikbaarheid te verbeteren) tot grotere knelpunten gaat leiden. Er gaat vaker vertraging ontstaan in het OV – wat de concurrentiepositie schaadt – en de oversteekbaarheid van de Heidelberglaan gaat achteruit, waardoor het risico op onveilige situaties wordt vergroot (negeren van waarschuwingslichten of verkeerslichten wanneer de wachttijd toeneemt).

De suggestie voor een variant via de Leuvenlaan en bestaande bus/trambaan (Heidelberglaan oost) nemen we op in het onderzoek. De

(eventueel nadelige) effecten van de maatregelen maken we in het onderzoek inzichtelijk.

2.6 Bouwfase versus gebruiksfase

Een aantal indieners vragen zich af hoe de keuzes zich verhouden tussen de bouwfase en de gebruiksfase. Zij vrezen dat het goedkoper gaat zijn om minder haltes te bouwen, terwijl hier in de gebruiksfase wel behoefte aan gaat zijn.

Het onderzoek gaat inzicht geven in zowel de kosten van de bouwfase, maar ook in de effecten van de gebruiksfase, zoals loopafstanden, geluid en hoeveelheid reizigers. Hiertussen moet bij het samenstellen van de voorkeursvariant een keuze worden gemaakt.

2.7 Tijdig afstemmen/borgen van belangen

Diverse indieners vragen in hun zienswijzen om tijdig overleg te voeren met hen zodat de indiener zijn/haar belangen kan borgen in dit proces. In hoofdstuk 6 van de NRD is de aanpak ten aanzien van participatie omschreven. Op basis van deze uitgangspunten gaan wij het overleg met de diverse indieners aan.

3 Wijzigingen NRD

In dit hoofdstuk zijn de wijzigingen op de NRD weergegeven. Dit zijn aanpassingen die voortkomen uit zienswijzen, advies Commissie MER of ambtshalve zijn aangepast. De wijzigingen zijn weergegeven aan de hand van de hoofdstukindeling.

3.1 Onderdelen MIRT-verkenning

3.1.1 2^e HOV-as USP

In paragraaf 3.2 is de nut en noodzaak van een tweede HOV-as op het USP verduidelijkt.

3.1.2 Lunetten-Koningsweg

In paragraaf 3.3 is verduidelijkt waarom station Lunetten/Koningsweg buiten scope van de verkenning is .

3.2 Basis-alternatieven en varianten

3.2.1 Halte Galecopperzoom

Bij de verdere detaillering van het ontwerp van de Merwedelijn is de relatie gelegd met het toekomstige ruimtelijk programma in Westraven. Hierin was een passende trambediening voorzien ten opzichte van het beoogde (woning)bouwprogramma. Bij de uitwerking blijkt het aantal geplande woningen & arbeidsplaatsen in Westraven weliswaar zeer hoog, maar wordt in Galecopperzoom oost en de locatie tramremise een nog hoger aantal voorzien. Ook hier gaat het om hoge dichtheden met lage parkeernormen. Er ligt op beide locaties dus een belangrijke nadruk op een goede fiets en OV-ontsluiting.

Nieuwe haltes

In de vier alternatieven van de concept NRD was echter geen (nieuwe) HOV-halte voorzien voor de Galecopperzoom die gekoppeld kon worden aan de Papendorplijn of MWL. Omdat er geen variatie zat in de ontsluiting

van de A12 zone, maar deze in alle varianten leunde op Westraven, geeft dat onvoldoende inzicht in wat er nodig is om de A12 zone te ontsluiten. Dat geldt ook voor een (toekomstvaste) doortrekking van deze aftakking aan Rijnenburg. In het ontwerpproces is er daarom voor gekozen om in de meeste alternatieven geen eindhalte van de MWL te realiseren in Westraven, maar de eindhalte te situeren op een aftakking vanaf de huidige SUNIJ-lijn ter hoogte van de Taludweg en een halte ter hoogte van de kruising Taludweg-A.C. Verhoefweg. Zodat de ontwerpen ook voldoende invulling geven aan het doel om de nieuwe woningbouwlocaties te bedienen. De alternatieven zijn hierbij als volgt aangepast:

- Bij **alternatief A** is geboorde MWL-trace doorgetrokken vanaf Westraven onder het Amsterdam Rijnkanaal tot de AC Verhoefweg (thv aansluiting Symfonielaan). In dit trace is ook een nieuwe halte voorzien voor het programma Galecopperzoom (centrale ligging) met een vernieuwde aansluiting op de tramremise. Het huidige tramspoor tussen de AC Verhoefweg en tramhalte Westraven komt hiermee te vervallen, inclusief de brug over het ARK en het tramtrace nabij de Wisselstraat (geluidsoverlast) en vergt een verplaatsing van de halte Zuilenstein.
- In **alternatief B** is een splitsing aangebracht na de trambrug. In deze variant gaat de helft van de trams op de Merwedelijn door naar Nieuwegein en de helft naar een nieuwe halte Galecopperzoom langs de Taludweg.
- In **alternatief D** een nieuwe tramhalte voor Galecopperzoom ontworpen aan de Papendorplijn, door deze vanuit Papendorp onder de huidige Galecopperbrug (A12) te verlengen. Hiermee ontstaat er ook een directe koppeling met de tramremise.

3.2.2 Waterlinieweg

Bij de uitwerking van de busdoorstromingsmaatregelen op de Waterlinieweg bleek dit lastig te combineren met het behoud van de huidige autocapaciteit binnen het bestaande Waterlinieprofiel. Om hierin de juiste afweging te maken is een variant toegevoegd in alternatief C en D met behoud van 2x2 voor het autoverkeer. In de verdere uitwerking

worden de ontwerpconsequenties en de effecten van deze extra variant uitgewerkt en kunnen worden afgewogen tegen de andere Waterlinieweg- en referentievarianten.

3.2.3 Leuvenlaan – Heidelberglaan-Oost

Uit zienswijzen en overleg met de partijen op het USP kwam naar voren dat zij de nadelige effecten vrezen op de bereikbaarheid wanneer de HOV-as via de Leuvenlaan rechtstreeks naar de P&R USP gaat. Hierdoor nemen de afstanden voor belangrijke bestemmingen, met soms kwetsbare doelgroepen naar deze as toe. Hierbij is een variant ontwikkeld waarbij de 2^e HOV-as nog steeds via de Leuvenlaan loopt, maar vervolgens via de bestaande HOV-as langs het UMC en WKZ/PMC.

3.2.4 Bushaltes

In alternatief C is een extra halte t Goyplein opgenomen. Daarnaast is verduidelijkt waar extra haltes langs de 2e HOV as USP worden onderzocht.

3.3 Beoordeling

3.3.1 Toegankelijkheid haltes

Op basis van de reacties voegen wij het criterium 'Toegankelijkheid van haltes' toe. In dit criterium maken we een kwalitatieve beoordeling van elementen die een optimaal ontwerp beïnvloeden. Dit kunnen elementen zijn, zoals (natuurlijke) hoogteverschillen, barrières, oversteken, maar ook diepte van haltes.

3.3.2 Impact ondergrond

Bij het beoordelingsaspect Bodem zijn de aanwezige bodemenergiesystemen als criterium opgenomen.

3.3.3 Uitvoerings- & gebruikersfase

Het onderzoek gaat inzicht geven in zowel de kosten van de bouwfase, maar ook in de effecten van de gebruiksfase, zoals loopafstanden, geluid en hoeveelheid reizigers.

3.3.4 Instappers USP

Onder Beter bereikbaar maken USP, aspect bereikbaarheidseffecten is het criterium toegevoegd: aantal instappers per etmaal bij haltes op het USP.

3.3.5 Toekomstvastheid

Onder toekomstvastheid is het aspect toegevoegd: het (on)mogelijk maken doorontwikkeling OV-wiel met spaken.

4 Reacties

95187884		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener wil graag bij aanvang van dit project meegeven dat het zeer belangrijk is dat de afstand tussen de OV-haltes en de woningen, van voornamelijk de oudere en kwetsbare inwoners van Nieuwegein, niet groter wordt.	We begrijpen het belang dat u aangeeft en nemen dit mee in de effectbeoordeling. We kunnen echter niet op voorhand garanderen dat dit voor elke inwoner gaat lukken. Zie eveneens paragraaf 2.4 van de Reactienota.
2	Indiener wijst op verhuizing van Antonius Ziekenhuis en stelt als voorwaarde dat het ziekenhuis goed bereikbaar moet zijn per OV	Het verbeteren van de OV-bereikbaarheid van het St. Antonius Ziekenhuis zelf is geen doel van het project MIRT Verkenning OV en Wonen. In de effectbeoordeling brengen we in beeld welke gebieden (incl. Ziekenhuislocaties) beter of slechter bereikbaar worden bij de voorgestelde maatregelen.
3	Indiener geeft aan dat wanneer mensen niet meer gebruik kunnen maken van het OV deze worden geïsoleerd van de samenleving omdat ook alle andere faciliteiten voor vervoer van deze doelgroep steeds meer worden afgeschaald.	We begrijpen uw zorg. Als we de effecten nader onderzoeken kunnen we zien wat de nieuwe tramlijn betekent voor verschillende bewoners in de woonwijken langs de lijn.
4	Indiener geeft aan dat het naleven van het VN-verdrag van de rechten van de mens moet worden nagestreefd. Mensen met een handicap hebben dezelfde rechten als mensen zonder handicap.	Toegankelijke OV-voorzieningen, conform het VN-verdrag, zijn het uitgangspunt bij het ontwerpen van de lijn en de haltes. Zie eveneens paragraaf 2.4 van de Reactienota.

95187914		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener ervaart reeds geluidsoverlast van tram 22, dat in de loop der jaren luider is geworden. Indiener vermoedt dat dit al buiten de toegestane limieten valt en wil dat dit gecontroleerd wordt.	De provincie Utrecht is verantwoordelijk voor de gehele trambaan (tramlijn 20, 21 en 22). We hebben uw zienswijze (anoniem) doorgegeven aan het Trambedrijf van de Provincie Utrecht. Zij herkennen op basis van de hoeveelheid meldingen en hun eigen ervaring dit niet als traject dat overlast geeft voor de omgeving. Wel wordt volgend jaar het spoor geslepen voor onderhoudsdoeleinden. Deze werkzaamheden dragen bij aan het verminderen van het geluid van de tram. Indien u nog een melding wilt maken, dan kan dit op www.regiotramutrecht.nl onder de button 'Meldingen en Klachten'.

2	Indiener geeft aan dat bij de huidige frequentie van trams er overlast wordt ervaren. Deze overlast moet eerst worden opgelost voordat er wordt geïntensiveerd. Voorkeur van de inspreker gaat er naar uit om tram 22 helemaal niet te intensiveren.	Wij nemen kennis van uw voorkeur, dit komt terug in de Nota Participatie. Het verhogen van het aantal trams per uur is nodig voor de toekomstige bereikbaarheid van het Utrecht Science Park. Het effect op geluid maakt onderdeel uit van de beoordeling van de maatregelen. De geplande onderhoudsmaatregelen dragen bij aan het verminderen van het geluid.
3	Indiener geeft aan dat ene tram minder geluid maakt dan de andere tram. Andere aankleding van de verhoogde trambak of vloer (gras) kan helpen de geluidsoverlast terug te brengen.	De Provincie is ermee bekend dat de ene tram een ander geluid maakt dan de andere tram. Zij is bezig om deze verschillen tussen de trams te verminderen. In deze fase van de uitwerking zijn de ontwerpen nog niet tot op het detailniveau van bekleding van de trambaan uitgewerkt. Als een maatregel wordt uitgevoerd dan wordt in de volgende stap onderzocht welke geluidsmaatregelen nodig zijn.
4	Indiener doet voorstel voor verlaging van de snelheid van de trams van 50 km/u naar 30 km/u.	De verlaging van de maximumsnelheid is geen uitgangspunt in de maatregelen die onderzocht worden. Voor de bereikbaarheid van Utrecht Science Park is een snelle verbinding met Utrecht Centraal nodig. Verlagen van de snelheid past hier niet bij.
5	Indiener geeft aan dat zijn omwonenden ook overlast ervaren door trillingen.	Dit signaal is niet bekend bij de Provincie. Mogelijke effecten op trillingen door het vaker laten rijden van de tram onderzoeken we in de MIRT-verkenning. Indien u nog een melding wilt maken, dan kan dit op www.regiotramutrecht.nl onder de button 'Meldingen en Klachten'.

95187995		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener maakt zich zorgen dat hij met lijn 1 i.p.v. lijn 6 naar zijn bestemming moet gaan. Indiener geeft aan dat behoud van lijn 6 is toegezegd door de Provincie Utrecht.	In de MIRT Verkenning wordt deze lijnwijziging niet onderzocht. De Provincie stelt jaarlijks een vervoerplan op met daarin de rijtijden en routes van alle verschillende OV-lijnen. Op dit moment rijdt lijn 6 echter niet door Hoograven en kunt u met lijn 1 naar Utrecht Centraal.
2	Indiener is van mening dat de tweede busbaan langs de zuidkant van Utrecht niet wenselijk is. Deze loopt min of meer door de achtertuin van indiener en er is infrastructuurtechnisch geen ruimte voor.	Wij nemen kennis van uw voorkeur, dit komt terug in de Nota Participatie. In het onderzoek kijken we naar de mogelijkheden de verbinding tussen P&R Westraven en het USP te verbeteren. Hierbij kunnen bussen rijden via de bestaande of nieuwe infrastructuur. Of nieuwe infrastructuur is in te passen in de omgeving en wat de effecten op uw woonomgeving zijn maken we dan inzichtelijk.

3	Lijn 22 gaat te weinig rijden in de voorliggende varianten naar de mening van indiener.	Onderdeel van de MIRT Verkenning OV en Wonen is om te onderzoeken of lijn 22 vaker per uur kan rijden. Voor een zeer hoge frequentie zijn ook voldoende reizigers nodig. Daarnaast onderzoeken we effecten op bijv. de betrouwbaarheid van de dienstregeling, verkeersafwikkeling, oversteekbaarheid en (geluids)overlast. Zie eveneens paragraaf 2.1.
4	Indiener is van mening dat haltes goed verlicht moeten zijn.	Dit zijn wij met u eens. In de MIRT Verkenning OV en Wonen wordt echter nog geen belichtingsplan voor haltes gemaakt. Dit is onderdeel van een latere fase.
5	Indiener spreekt voorkeur uit voor eindhalte van de Merwedelijn bij Moreelsepark. Indiener ziet een eindhalte Vredenburg als onhaalbaar omdat daar geen ruimte is.	Wij nemen kennis van uw voorkeur, dit komt terug in de Nota Participatie. Met het maken van ontwerpen moet blijken of er voldoende ruimte is om een halte in te passen en te bouwen bij het Vredenburg.

95188074		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener vindt het belangrijk dat de Merwedelijn echt doorloopt naar de binnenstad en aansluiting heeft op Utrecht Centraal.	We onderzoeken de mogelijkheden voor een halte van de Merwedelijn bij Utrecht Centraal en een goede OV-aansluiting op de bestemmingen in de binnenstad voor de huidige en toekomstige reizigers vanuit de Zuid/zuidwestelijke woongebieden. Daarbij kijken we naar locaties aan de west- en/of oostkant van het station. Een volledig doorgetrokken Merwedelijn via de binnenstad van Utrecht maakt geen onderdeel uit van het project. Wel brengen we de toekomstige mogelijkheden hiervoor op hoofdlijn in beeld om zo inzicht te krijgen in de toekomstvastheid. Zie hiervoor ook paragraaf 2.3.
2	Indiener pleit voor doortrekken tram naar Rijnhuizen als daar meer woningen in de buurt komen.	In de eerste fase van het onderzoek is geconcludeerd dat voor Rijnhuizen een uitbreiding van directe busverbindingen richting Utrecht Centraal als richting USP/Rijnsweerd het meest effectief is. Zie hiervoor pagina 33 van 'Eindrapport Zeef 1'. Het doortrekken van de tram naar Rijnhuizen maakt daarom geen onderdeel van het project. Wel kijken we naar de bereikbaarheidseffecten van de verschillende alternatieven op de bewoners en ondernemers in Rijnhuizen. Hierbij houden we rekening met de groei van de wijk.
3	Indiener vindt dat het Station Lunetten-Koningsweg onderdeel moet zijn van de plannen, zodat het makkelijker is naar het USP te gaan met het OV	De OV-maatregel Station Lunetten-Koningsweg maakt geen onderdeel meer uit van de MIRT Verkenning. In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is dit toegelicht in paragraaf 3.4.4. Zie hiervoor ook paragraaf 2.2 en 2.3 van de Reactienota.

4	Indiener denkt dat als de Merwedelijn wordt gebouwd, de huidige SUNIJ-lijn kan blijven ten behoeve van de OV-bereikbaarheid van de omwonenden van deze lijn.	Wij nemen kennis van uw voorkeur, dit komt terug in de Nota Participatie. In de verkenning onderzoeken we de mogelijkheden voor behoud/aanpassen van de huidige SUNIJ-lijn.
5	Indiener geeft aan dat in verhouding met de andere grote steden Utrecht zeer weinig tramvervoer ter beschikking heeft.	Wij delen de mening dat Utrecht verhoudingsgewijs weinig tramlijnen heeft.

95188486		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener heeft bezwaar tegen een ondergrondse trambaan en vreest zeer onveilige stations omdat het niet altijd druk is. Indiener verwijst ter voorbeeld naar Amsterdam-Lelielaan en Rotterdam-Lombardijen	Wij vinden net als u sociale veiligheid een belangrijk onderwerp. Bij de afweging van ondergrondse haltes kijken we goed naar de randvoorwaarden qua continue drukte. Belangrijk is dat op de voorgestelde haltes voldoende reizigers komen gedurende de gehele dag/week.
2	Indiener geeft aan dat ondergrondse haltes voor mensen met een beperking of mensen die slecht ter been zijn, moeilijk bereikbaar zijn. Liftten en roltrappen zijn op dergelijke plaatsen vaak buiten dienst. Dan zijn er reizigers die geen alternatief hebben.	Toegankelijke OV-voorzieningen, conform het VN-verdrag, zijn het uitgangspunt bij het ontwerpen van de lijn en de haltes. Zie eveneens paragraaf 2.4 van de Reactienota.
3	Indiener stelt een alternatieve variant voor langs de Kanaalweg (Merwedekanaal). Bij de kruisingen van de Socrateslaan en Balijelaan vinden verdiept plaats. Het verleggen van een straat opzij heeft geen grote impact voor de gebruikers.	Een tramlijn langs de Kanaalweg heeft grote gevolgen in dit gebied op de aanleg van recreatief groen, ruimte voor voetgangers, fietsers en de aanleg van nieuwe bruggen. Wij verwachten niet dat een tramlijn hier inpasbaar is. Daarom is dit traject ook niet als bouwsteen opgenomen in de MIRT Verkenning OV en Wonen.
4	Indiener spreekt voorkeur uit voor een tracé via de Van Zijstweg.	Wij nemen kennis van uw voorkeur, dit komt terug in de Nota Participatie.
5	Indiener vraagt zich af hoe het eindstation gerealiseerd gaat worden en wat er tijdens de aanleg gebeurt met het busvervoer. Indiener vraagt of het mogelijk is aan te sluiten op het tramstation aan de stadszijde.	We onderzoeken de mogelijkheden voor een eindstation van de Merwedelijn bij Utrecht Centraal en de impact hiervan tijdens de bouw hiervan op de omgeving. De Papendorplijn loopt deels via het traject van de huidige SUNIJ-lijn die verbonden is met het tramstation aan de stadszijde.
6	Indiener wenst zo min mogelijk ondergrondse haltes. Dit is alleen wenselijk wanneer deze stations gedurende de hele dienstperiode druk zijn.	Wij nemen kennis van uw voorkeur, dit komt terug in de Nota Participatie. Bij de afweging van ondergrondse haltes kijken we goed naar de randvoorwaarden qua continue drukte en effecten op toegankelijkheid.

95215179		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener is van mening dat vervangen van de tramlijn door een buslijn in Kanaleneiland onwenselijk is. Indiener ziet het feit dat Kanaleneiland niet een van de sociaal sterkste buurten is en het juist essentieel is om dergelijke buurten goed te ontsluiten. Een tram draagt hier beter aan bij dan een bus, vanwege de grotere capaciteit die een tram biedt. Indiener geeft aan dat de omlegging van de tram naar Papendorp op zich een goed idee is, het behoud van de tramlijn in Kanaleneiland belangrijk is om de buurt goed bereikbaar te houden en een goede verbinding met Utrecht Centraal te behouden.	Wij nemen kennis van uw voorkeur, dit komt terug in de Nota Participatie. Het onderzoek gaat inzicht geven in de effecten van de verschillende alternatieven. Hiermee wordt ook inzicht geboden in de bereikbaarheid van Kanaleneiland. Zie eveneens paragraaf 2.1.
2	Indiener is van mening dat het niet maken van een koppeling met Station Lunetten-Koningsweg een gemiste kans is en de maatregelen niet toekomstbestendig zijn.	De OV-maatregel Station Lunetten-Koningsweg maakt geen onderdeel meer uit van de MIRT Verkenning. In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is dit toegelicht in paragraaf 3.4.4. Zie hiervoor ook paragraaf 2.2 en 2.3 van de Reactienota.
3	Indiener beschouwt doortrekken van de Merwedelijn tot de binnenstad als een goed voorstel t.b.v. de toekomstige reizigers en een groot deel van de bestemmingen in dit gebied.	We onderzoeken de mogelijkheden voor een halte van de Merwedelijn bij Utrecht Centraal en een goede OV-aansluiting op de bestemmingen in de binnenstad voor de huidige en toekomstige reizigers vanuit de Zuid/zuidwestelijke woongebieden. Daarbij kijken we naar locaties aan de west- en/of oostkant van het station. Een volledig doorgetrokken Merwedelijn via de binnenstad van Utrecht maakt geen onderdeel uit van het project. Wel brengen we de toekomstige mogelijkheden hiervoor op hoofdlijn in beeld om zo inzicht te krijgen in de toekomstvastheid. Zie hiervoor ook paragraaf 2.3.
4	Indiener geeft de voorkeur aan een halte van de Merwedelijn bij Utrecht Centraal onder het busstation, zodat gemakkelijk kan worden overgestapt en afstanden worden geminimaliseerd voor een efficiënt en comfortabel OV-systeem.	Wij nemen kennis van uw voorkeur, dit komt terug in de Nota Participatie.
5	Indiener suggereert de halte Graadt van Roggeweg te verplaatsen naar Weg der Verenigde Naties ten behoeve van de verdeling in het netwerk en de geplande woningbouw in het gebied.	De huidige halte Graadt van Roggenweg vervult voor bestaand woongebied Lombok en directe omgeving een belangrijke functie. Zeker nu de tram ook doorrijdt naar Utrecht Oost en USP. Een verplaatsing betekent dat de halte meer dan 400 meter opschuift door de bestaande brug (helling) en het kruispunt. Het gevolg is dat hierdoor de loopafstand toeneemt voor (een deel van) de huidige reizigers en ook de halte relatief dicht op de volgende halte komt te liggen en weinig toevoegt t.o.v. bestaande bushaltes in het gebied. Daarbij gaat het om een locatie waarbij een gelijkvloerse oversteek niet inpasbaar is. Vanwege deze inhoudelijke bezwaren zien wij geen aanleiding om deze suggestie over te nemen in de MIRT verkenning.

95317903		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	De indiener is tevreden, maar geeft aan het jammer te vinden dat de wielconstructie naar het USP met een boog om Utrecht heen voorlopig is stopgezet. Dit kan de bereikbaarheid naar de Universiteit en het groen bevorderen.	Wij vinden het fijn om te horen dat u tevreden bent. De maatregelen voor verbeteren tussen Westraven en het USP maken wel degelijk onderdeel uit van de MIRT Verkenning en sluiten aan bij het concept 'wiel-met-spaken'. Dit moet bijdragen aan het verbeteren van de bereikbaarheid van het USP en het voorkomen van overbelasting rond Utrecht Centraal.
2	Indiener geeft de voorkeur aan een Merwedelijn die bovenkomt in Nieuwegein bij de halte Zuilestein.	Wij nemen kennis van uw voorkeur, dit komt terug in de Nota Participatie.

95333777		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener wenst dat het OV tussen Utrecht en Nieuwegein met de bestaande lijnen moet worden verbeterd, in plaats van met een dure ondergrondse verbinding.	Het bestaande (bovengrondse) OV is niet eenvoudig of (goedkoop) te verbeteren. Met de groei van het aantal inwoners en reizigers leiden de drukte op de huidige infrastructuur rond Utrecht centraal en ter hoogte van de A12 tot (te) veel kruisende verkeersbewegingen. Dit leidt tot vertraging voor zowel fietsers, als voetgangers als bussen en auto's. Hiervoor is een schaa sprong in het OV nodig. Ook is de Merwedelijn nodig om verdere woningbouw in zowel Utrecht als Nieuwegein goed te ontsluiten. Het bestaande OV is daarvoor niet voldoende. In het onderzoek wegen we de maatregelen en de (maatschappelijke) effecten verder af. Hierbij kijken we ook naar verschillende varianten waarin de Merwedelijn ondergronds wordt aangelegd.
2	Indiener geeft aan dat er door rituitval in de avondspits vaak evenveel (overvolle) bussen rijden op lijn 74 als in het weekend.	We geven uw melding door aan de provincie Utrecht. Zij neemt de melding mee in de aansturing van het openbaar vervoer, maar hierover kan geen terugkoppeling aan u plaatsvinden. Wel kan u zelf ook altijd een melding doen via www.provincie-utrecht.nl/loket .
3	Indiener geeft aan regelmatig de tram te nemen in plaats van lijn 74, ondanks 25 minuten looptijd, maar kan zich voorstellen dat dit lastig is voor mensen die slecht ter been zijn. De insteek kan niet zijn dat OV zorgt dat je moet lopen en voldoende beweegt.	Wij vinden het belangrijk dat ook mensen die slecht ter been zijn een OV-mogelijkheid hebben. Het effect op de looptijden maakt onderdeel uit van de beoordeling van de maatregelen. Dit geven we o.a. weer door het omschrijven van een aantal voorbeeldreizen en inzichtelijk maken van loopafstanden.

4	Indiener geeft aan dat door verkeerslichten busreizen lang duren. Indiener geeft aan dat verkeerslichten zo moeten worden afgesteld dat het OV meer voorrang heeft dan het autoverkeer zodat er snellere verbindingen ontstaan.	De gemeenten Utrecht en Nieuwegein bepalen per verkeerslicht de afstelling. Daarbij wordt rekening gehouden met aan aantrekkelijk openbaar vervoer, maar ook met de doorstroming voor fietsers en het autoverkeer.
5	Indiener kan zich voorstellen dat de vele busuitval wordt veroorzaakt door personeelstekort. Indiener vraagt wat wordt opgelost door miljoenen te investeren in een ondergrondse lijn, terwijl er vervolgens uitval is door personeelstekort.	Het klopt dat er momenteel sprake is van personeelstekort in het OV en dat dit ook consequenties heeft voor de dienstregeling. Alle betrokken partijen in de OV-sector zetten zich in om dit probleem stapsgewijs op te lossen. Dit speelt op de kortere termijn. Tegelijkertijd is het belangrijk om vooruit te kijken naar de toekomst (2030-2040) omdat grote projecten ook voorbereidingstijd nodig hebben en een verdere groei van het aantal reizigers verwacht wordt.
6	Indiener is van mening dat eerst de huidige lijnen moeten worden verbeterd. Dit is goedkoper en reizigers hebben hier meer baat bij.	Onderzoek heeft aangetoond dat verbetering van de huidige lijnen onvoldoende is om de doelen van de MIRT Verkenning in de toekomst te behalen. In de MIRT Verkenning onderzoeken we daarom maatregelen waarvoor nieuwe infrastructuur nodig is. Tot deze nieuwe infrastructuur gereed is bekijkt de provincie elk jaar de mogelijkheden om de dienstregeling te verbeteren op de bestaande infrastructuur en binnen de beschikbare middelen.

95423239		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener geeft aan niet tegen een verbeterde OV-bereikbaarheid te zijn en vreest dat huidige plannen nadelig zijn.	We begrijpen uw zorg. Zie hiervoor ook paragraaf 2.1.
2	Indiener geeft de effectieve impact van aanleg station Lunetten-Koningsweg weer en dat de effecten hiervan op de bereikbaarheid van het USP niet onderzocht wordt in de NRD.	Uit de voorgaande fase blijkt inderdaad dat de aanleg van Station Lunetten-Koningsweg positieve effecten kan hebben op de bereikbaarheid van het USP. Deze maatregel maakt echter geen onderdeel meer uit van de MIRT Verkenning. In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is dit toegelicht in paragraaf 3.4.4. Zie hiervoor ook paragraaf 2.2 en 2.3 van de Reactienota.
3	Indiener somt de bouwstenen op die worden onderzocht ten aanzien van het USP. Indiener vindt dat pas sprake is verbeterde OV-bereikbaarheid wanneer de maatregelen ook werkelijk leiden tot verbetering.	Zie antwoord 1.
4	Indiener somt de OV-lijnen en gebieden op waarmee de gebouwen van de indiener in de huidige situatie goed bereikbaar zijn per OV	We begrijpen de verscheidenheid van het aantal verschillende buslijnen waarmee u in de huidige situatie bereikbaar bent. Tegelijkertijd staat de leefbaarheid van de omgeving en de betrouwbaarheid van de dienstregeling onder druk. Hiervoor zijn aanvullende maatregelen en keuzes hierover nodig.

5	Indiener ziet dat door de maatregelen de goede OV-bereikbaarheid in beginsel wordt verbeterd. Indiener heeft bezwaren wanneer dit leidt tot vershraling van het ontsluitingsgebied en het wegvallen van nabijgelegen opstappunten door verplaatsing van buslijnen, gevarieerd ontsluitingsbereik en substantieel oplopen van de looptijd.	Zie antwoord 1.
6	Indiener geeft aan dat de voorgenomen verslechtering van de OV-bereikbaarheid niet past binnen gecommuniceerde beleid vanuit politiek en indiener zelf die het gebruik ervan actief stimuleert vanuit de hele brede regio. Hierbij past niet dat het overgrote deel van de lijndiensten wordt weggehaald naar een duidelijk verder weg gelegen as.	Uit de onderzoeken gaat naar voren komen in welke mate de maatregelen leiden tot het verbeteren van de OV-bereikbaarheid van het USP. Zie hiervoor ook antwoord 1.
7	Indiener geeft impact op de diverse doelgroepen aan bij verleggen van de buslijnen op één van de panden van de indiener. Indiener geeft aan dat voor een goede toegankelijkheid van deze doelgroepen is een goede ov-bereikbaarheid essentieel is.	Wij waarderen dat u ons wijst op het bijzondere karakter van een doelgroepen op de bereikbaarheid van één van uw panden. Om effecten goed inzichtelijk te maken hebben wij daarom een extra bouwsteen toegevoegd aan het onderzoek waarbij we onderzoeken of een tweede HOV-as via de Leuvenlaan en Heidelberglaan-Oost kan lopen. Uit het onderzoek moeten de effecten op de bereikbaarheid blijken.
8	Indiener mist een onderbouwing waarom bussen niet via de Heidelberglaan kunnen blijven rijden. Omdat dit niet kan worden getoetst lijkt dit in strijd met een zorgvuldig besluitvormingsproces.	Mede naar aanleiding van uw zienswijze hebben we over dit punt de onderbouwing in de NRD uitgebreid. Hiervoor verwijzen wij naar paragraaf 3.3 van de NRD.
9	Indiener ziet onvoldoende terug dat de concrete effecten voor reiziger (uit verschillende richtingen) inzichtelijk worden gemaakt op o.a. reistijden en overstappen. Indiener acht dit zeer van belang voor het meewegen bij de uiteindelijke besluitvorming.	Met onderzoek worden de effecten op de bereikbaarheid inzichtelijk gemaakt van de verschillende lijnen. Hierbij kijken wij naar bereikbaarheidskaarten voor reizen van/naar USP maar ook voorbeeldreizen om de verschillende effecten zo goed mogelijk in beeld te brengen
10	Indiener kan zich er niet in vinden dat het tegenovergestelde van de doelen wordt bereikt, waarmee de bereikbaarheid van de indiener in de praktijk juist verslechtert.	Zie antwoord 1.

95432377		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener juicht goed functionerend en robuust OV systeem toe en somt de mogelijkheden op om de Merwedelijn aan te sluiten op Utrecht Centraal.	Wij waarderen uw insteek voor goed functionerend en robuust OV.

2	Indiener schets dat er veel vitale ondergrondse infrastructuur aanwezig is en dat een geringe verstoring een grote impact heeft op de bedrijfsvoering. Indiener stelt dat haltelocaties 1, 6 en in mindere mate de ondergrondse optie 4 grote risico's met zich meebrengen en zorgen baart.	De ondergrond in Utrecht is druk en complex. Wij gaan op voorhand geen maatregelen uitsluiten, maar onderzoeken wel de mogelijkheden en de impact hiervan op de omgeving.
3	Indiener stelt dat de variant A en B dienen af te vallen. Variant C en D (met een bovengrondse halte in de Croeselaan) kunnen vanuit het perspectief van de indiener op het meeste draagvlak rekenen.	De verschillende alternatieven zijn opgebouwd uit bouwstenen. Hierbij zijn verschillende tracés en eindhaltes mogelijk. Een uitkomst kan zijn om het tracé van de Merwedelijn uit variant D te realiseren, maar met een eindhalte onder het busstation aan de westzijde van Utrecht Centraal. We interpreteren uw mening als een voorkeur voor een halte aan de Croeselaan/huidige tramhalte en niet als een voorkeur voor een tracé variant. Uw voorkeur komt terug in de Nota Participatie.
5	Indiener stelt dat er aandacht moet worden geschonken aan de bereikbaarheid tijdens de aanlegfase.	Eén van de notities die we opstellen gaat over de uitvoeringshinder. De bereikbaarheid tijdens de realisatie maakt hier onderdeel van uit.
6	Indiener stelt dat er rekening moet worden gehouden met de belangen, zorgen van en risico's die indiener heeft. Indiener vraagt aandacht bij de keuze van de bouwmethode op de bereikbaarheid van de westkant van het stationsgebied.	Wij danken u voor uw reactie. Zie ook paragraaf 2.7.

95442306		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener stelt dat de Merwedelijn erg duurt lijkt, maar het wel moet worden.	Wij nemen kennis van uw voorkeur, dit komt terug in de Nota Participatie.
2	Indiener stelt dat optie 2 geen verbetering brengt.	Het onderzoek brengt de verschillende effecten in beeld. Op basis hiervan kunnen we vaststellen welke effecten de Papendorplijn heeft op de bereikbaarheid en de omgeving. Zie ook paragraaf 2.1.
3	Indiener stelt dat het vaker later rijden van tram 22 in de spits hinderlijk is voor fietsers.	Het onderzoek maakt inzichtelijk welke effecten op de fietsstromen gaan plaatsvinden en of er maatregelen nodig/wenselijk zijn. Zie ook paragraaf 2.1.
4	Indiener stelt dat de bussen slecht zijn voor het milieu en dit niet worden gefaciliteerd.	Alle bussen in Utrecht en omgeving hebben in 2030 Zero Emission, wat betekent dat er lokaal geen CO2-uitstoot is. De verschillen in milieuprestaties van bus en tram zijn daardoor klein en vooral afhankelijk van het gebruik.
5	Indiener stelt dat optie 5 op optie 4 lijkt.	Zie reactie 4.

95447447		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener vindt het belangrijk dat de Merwedelijn echt een regionale functie krijgt, waarbij de focus op snelheid ligt met niet te veel haltes. Lokale ontsluiting kan via een reguliere bus (deels) parallel aan de route zodat er een alternatief op korte loopafstand aanwezig is. Indiener pleit voor goed nadenken over de last-mile oplossingen en rekening houden met mogelijk toekomstige uitbreidingen (onder binnenstad).	Wij danken u voor het uitspreken van uw voorkeur en de door u genoemde aandachtspunten.
2	Indiener geeft aan begrepen te hebben dat een sterke Merwedelijn vertraming naar Papendorp overbodig kan maken. Indiener verwacht dat dit zorgt voor langere reistijden t.o.v. de huidige buslijnen via de Van Zijstweg.	Het onderzoek brengt in beeld wat het effect is van de maatregelen op o.a. de reistijden en effecten op de omgeving. Hierbij kijken we naar de samenhang tussen de verschillende maatregelen.
3	Indiener stelt dat er onduidelijkheid is over de waterlinielijn en vindt het wenselijk als er wordt overwogen haltes te plaatsen bij afrit 't Goylaan voor een betere ontsluiting.	De maatregelen op de Waterlinieweg die we onderzoeken hebben als doel om de doorstroming van de bussen en hierdoor de bereikbaarheid te verbeteren naar het Utrecht Science Park. Ook onderzoeken we of het toevoegen van een halte 'Galgenwaard' op de Waterlinieweg toegevoegde waarde heeft voor de beoogde woningbouw. Uw suggestie om dit aan te vullen met een halte 't Goyplein' nemen wij over en is verwerkt in alternatief C.
4	Indiener hoopt aandacht voor aanpassing in de lijnvoering van de bussen zodat de verbinding van het Wiel West verbetert.	Aanpassingen in de lijnvoering tussen Westraven en Leidsche Rijn maken geen onderdeel uit van het project. Hierover zijn besluiten genomen na de vorige fase van de MIRT-verkenning. Zie hiervoor paragraaf 3.4.5 van de NRD. De provincie bekijkt elk jaar de mogelijkheden om de dienstregeling te verbeteren op de bestaande infrastructuur en binnen de beschikbare middelen. Hierbij wordt ook gekeken naar aanpassingen zoals zijn omschreven in het OV-Netwerkperspectief waar Wiel West onderdeel van is.
5	Indiener staat volledig achter het realiseren van een tweede busbaan op het USP en stelt dat er met de variant Leuvenlaan een ontsluitende functie kan worden geboden. Een variant via de oksel ziet indiener als onverstandig. Ook een ongelijkvoerse kruising van Tram 22 bij de Koningsweg heeft de voorkeur en pleit voor meer veiligheidsmaatregelen bij andere kruisingen van de tram.	Wij nemen kennis van uw voorkeur, dit komt terug in de Nota Participatie. Zie eveneens paragraaf 2.1.

95460091		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener verzoekt om aandacht voor aantrekkelijke looproutes voor voetgangers van/naar OV-haltes.	Het ontwerp van de OV-maatregelen maakt duidelijk waar looproutes zijn van/naar OV-haltes. Waar variaties zijn op de wandelstructuren (ondergronds of op straatniveau) beoordelen we ook de impact hierop. De verdere uitwerking van aantrekkelijke looproutes maakt onderdeel uit van de fase van planuitwerking (na de MIRT-Verkenning).
2	Indiener geeft aan dat er rekening moet worden gehouden met looproutes en wandelnetwerken ter voorkoming van een grote barrièrewerking bij voetgangers en wandelaars. Indiener verwijst naar de aanwezige landelijke en regionale wandelnetwerken.	We danken u voor het wijzen op de landelijke en regionale wandelnetwerken. Zie ook paragraaf 2.7.

95460187		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener maakt bezwaar tegen het ontbreken van een logische redeneerlijn voor de 2e HOV-baan en benadrukt dat deze willekeur niet mag leiden tot een integraal vervolg van één van deze alternatieven tot Voorkeursalternatief.	Mede naar aanleiding van uw zienswijze hebben we over dit punt de onderbouwing in de NRD uitgebreid. Hiervoor verwijzen wij naar paragraaf 3.3 van de NRD. De bouwstenen USP zijn niet specifiek gekoppeld aan één van de alternatieven. Op basis van de effectbeoordeling stellen we straks het voorkeursalternatief samen uit de verschillende bouwstenen. Het voorkeursalternatief is dus niet per definitie een doorontwikkeling van één van de weergegeven alternatieven.
2	Indiener geeft aan, samen met partners, nauw betrokken te zijn geweest bij het opstellen van de Omgevingsvisie 2040 van het USP. Indiener geeft aan dat de NRD strijdig wordt geacht aan de ambities hieruit: (1) Locatie oksel A27/A28 is aangemerkt als onderzoeksgebied voor inpassing van een windmolen (2) Uitwerkingsopgave met betrekking tot herontwikkelen en uitbreiden van sportcentrum Olympos (3) Doorgaand autoverkeer op de Leuvenlaan zal worden geweerd door middel van "knips".	In de Omgevingsvisie zijn diverse ambities van het gebied opgenomen, waaronder ook de ruimtelijke opgaven zoals door u worden geschetst. Ook zijn in de Omgevingsvisie twee mogelijke HOV-routes opgenomen, via de Leuvenlaan en via de oksel A27/A28. Wij zien geen strijdigheid met de Omgevingsvisie op dit punt. Zie eveneens paragrafen 2.1 en 2.7.
3	Indiener benadrukt het regionale belang om de groei en intensivering van het Utrecht Science Park in een breder kader te plaatsen.	Wij zien net als u het belang hiervan. Met het verbeteren van de OV-bereikbaarheid van het gebied willen wij een belangrijke regionale bijdrage leveren voor de verdere groei en intensivering van het USP.

4	Indiener verzoeken om een deugdelijke onderbouwing over nut en noodzaak van een tweede HOV-as. Hierin vragen zij specifiek een toelichting over de consequenties op hun OV-bereikbaarheid.	Zie hiervoor antwoord 1 en paragraaf 2.1.
5	Indiener stelt voor het beoordelingskader op het thema doelbereik aan te passen en spreekt uit dat het thema Toekomstvastheid voor het USP te mager is vorm gegeven.	Aanvullend willen we benadrukken dat wanneer Bouwstenen die geen effect hebben op het USP (bijvoorbeeld Papendorplijn), worden niet beoordeeld op dit deel van het doelbereik. Zie eveneens paragrafen 2.3 en 2.7.
6	Indiener verzoekt te garanderen dat zij verzekerd zijn van kwantitatief en kwalitatief goed multimodaal OV vanuit verschillende richtingen, dan wel dat er geen verslechtering optreedt van de huidige situatie. Indiener is van mening dat haltes zo dicht mogelijk bij de entrees van panden moeten liggen en dat de alternatieven daar nu niet op aansluiten.	Met het onderzoek maken we de effecten op de bereikbaarheid inzichtelijk. Zie eveneens paragrafen 2.1, 2.4 en 2.7.
7	Indiener verzoekt tot verbreden van de scope met een variant waarbij de huidige OV-as wordt opgewaardeerd en verbeterd en/of behouden blijft. Eventueel met een éénrichtingsroute door het USP. Indiener verwijst naar inbreng andere indiener dat de loopafstand vanaf de bussen toeneemt, dat in tegenstelling is tot de ambities die juist het gebruik van OV zou ontmoedigen.	Mede naar aanleiding van uw zienswijze hebben we over intensivering van de huidige OV-as de onderbouwing in de NRD uitgebreid. Hiervoor verwijzen wij naar paragraaf 3.3 van de NRD. Ook hebben we mede naar aanleiding van uw zienswijze een bouwsteen toegevoegd aan het onderzoek. Hierbij onderzoeken we of een tweede HOV-as via de Leuvenlaan en vervolgens via de Heidelberglaan-Oost kan lopen. Uit het onderzoek moeten de effecten op de bereikbaarheid van het USP blijken.
8	Indiener verwijst naar inbreng van andere indiener over het belang van een betere uitwerking en detaillering.	Zie paragraaf 2.7.
9	Indiener doet voorstel om HUB-west USP in te brengen als meekoppelkans.	Wij danken u voor het inbrengen van deze mogelijke meekoppelkans. Voor de verdere ontwikkeling van HUB-west kunt u het beste afstemmen met de Gemeente Utrecht.
10	Indiener verzoekt tot wijzigingen van beoordelingskader specifiek te richten op het USP.	Zie antwoord 5.

95461337		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener schetst de unieke ligging en sterke concurrentiepositie. Voor versterking/behoud van de concurrentiepositie en is een goede aansluiting op de snelwegen en verbeteren van doorstroming van autoverkeer belangrijk mee te nemen. Een versmalling van de Waterlinieweg ziet indiener als risico. De verkeersbelasting op de Archimedeslaan.Pythagoraslaan kan worden opgelost door een extra aansluiting op de A27/A28.	Wij danken u voor het doen van verschillende voorstellen. Deze maken echter geen onderdeel uit van het onderzoek. De voorstellen maken geen onderdeel uit van scope omdat zij vooral zijn gericht op het verbeteren van de autobereikbaarheid. Dit pas niet bij de doelen van het project. Wij begrijpen dat u het versmallen van de Waterlinieweg beschouwt als risico voor het gebied dat u vertegenwoordigt. In het onderzoek worden de effecten op de autobereikbaarheid inzichtelijk gemaakt. Hierbij kijken wij ook naar een situatie waarbij de Waterlinieweg niet versmald wordt.
2	Indiener ziet kansen om huidige bereikbaarheidsknelpunten op te lossen en ruimte te geven aan de transitie naar duurzame mobiliteit. Hiertoe wensen zij een gezamenlijke parkeerhub op of in de directe nabijheid van Rijnsweerd en een tweede tramverbinding door Rijnsweerd.	Wij danken u voor het meedenken en het zien van kansen voor verbeteren van de duurzame mobiliteit. Uw voorstellen maken echter geen onderdeel van het onderzoek. Wel zijn deze als suggestie doorgegeven aan de Gemeente Utrecht.

95462168		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener geeft aan dat een optimale bereikbaarheid van essentieel belang is voor het functioneren van ondernemers in het gebied. De op- en afritten van de A12 zijn van groot belang. De voorkeur (voor zover te overzien) van de indiener gaat uit naar basisalternatieven A en B voor de realisatie van de Merwedelijn.	Wij nemen kennis van uw voorkeur, dit komt terug in de Nota Participatie. Wij begrijpen uw belang over de op- en afritten van de A12. Zie ook paragraaf 2.7.
2	Indiener geeft aan dat een keuze voor alternatieven C of D leidt tot een desastreuze impact op de bereikbaarheid van de indiener en het vestigingsklimaat in het gebied dat de indiener vertegenwoordigt.	Zie paragraaf 2.1 en antwoord 1.
3	Indiener verzoekt om bij keuze voor alternatief B te investeren in een alternatieve aantrekkelijke route naar de indiener om zo bezoekers te verleiden via deze route te komen.	We danken u voor deze suggestie en beschouwen dit als een koppelkans of een maatregel om de impact op de bereikbaarheid te beperken. Hierover voeren we graag het verdere gesprek met u.

95462498		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	<p>Indiener wijst op beleid van de gemeente om de bereikbaarheid per auto te concentreren op één as (Weg der Verenigde Naties). Indiener is kritisch dat sommige keuzes voor uitwerking van Merwedelijn tot gevolg hebben dat de route voor autoverkeer vanaf de A12 via de Europalaan naar het centrum wegvalt. Dit vergroot de kwetsbaarheid van de eerdere genoemde as bij werkzaamheden, evenementen en calamiteiten. Indiener wil de bereikbaarheid per auto vanaf de Ring Utrecht ook in de toekomst waarborgen. Bij varianten C en D komt deze robuuste verbinding naar inzicht van de indiener in het gedrang. Indiener vraagt aandacht hiervoor bij het maken van de afweging binnen Zeef 2.</p>	<p>Zie paragrafen 2.1 en 2.7.</p>
2	<p>Indiener ziet kansen voor bezoekers aan het centrum en wenst deze graag optimaal te benutten. De mate waarin hangt af van de te maken keuzes en uitwerking van de lijn. Indiener geeft aan dat de voorkeur niet uitgaat naar keuzes leiden tot wegvallen alternatieve autoroutes en verminderde robuuste verbindingen richting de parkeergarages. De voorkeur van indiener gaat uit naar varianten A en B, mede omdat de aantrekkelijkheid en functioneren van P&R Westraven wordt versterkt.</p>	<p>We waarderen het dat u kansen ziet voor het optimaal benutten van een verbinding naar het centrum. Zie hiervoor ook paragraaf 2.7. Wij nemen kennis van uw voorkeur, dit komt terug in de Nota Participatie.</p>
3	<p>Indiener verzoekt om meer duidelijkheid over de mogelijke haltering in het centrum voor een goede afweging en keuze hierbij, ook in relatie tot het doortrekken door het centrum in een later stadium. Indiener vraagt of de nieuwe wijken in de Merwedekanaalzone ook worden voorzien van halteringen.</p>	<p>In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau staan nu 6 zoekgebieden voor het maken van een mogelijke eindhalte. Uit het onderzoek moet de haalbaarheid en de effecten van de verschillende locaties naar voren komen. De toekomstvastheid in relatie tot het mogelijk doortrekken van de lijn onder de binnenstad van Utrecht nemen we mee in het criterium 'Toekomstvastheid'. Voor de bewoners en ondernemers in de Merwedekanaalzone komen ook haltes. We onderzoeken het aantal verschillende haltes en locaties. Hiermee krijgen we inzicht in de verschillende effecten.</p>
4	<p>Voorkeur van indiener (o.b.v. beschikbare informatie) gaat uit naar haltering aan centrumzijde in variant 6 (Moreelsepark). Bij deze variant is sprake van een impuls aan het zuidelijke deel van het kernwinkelgebied en blijven de centrumparkeergarages naar verwachting het beste bereikbaar voor verkeer vanaf de noordzijde.</p>	<p>Wij nemen kennis van uw voorkeur, dit komt terug in de Nota Participatie.</p>

95462802		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener volgt de methodische opzet met bouwstenen, maar constateert dat er eerder willekeur dan een logische redeneerlijn is gevolgd voor de beschrijving van het aspect van de 2e HOV-baan in het USP. Indiener maakt bezwaar tegen de wijze waarop de basisalternatieven in het USP zijn ingekleurd zonder dat afdoende inzichtelijk is gemaakt op welke wijze de 2e HOV-baan bijdraagt aan de lokale doelstellingen en ambities.	De bouwstenen USP zijn niet specifiek gekoppeld aan één van de alternatieven. Op basis van de effectbeoordeling stellen we straks het voorkeursalternatief samen uit de verschillende bouwstenen. Het voorkeursalternatief is dus niet per definitie een doorontwikkeling van één van de weergegeven alternatieven.
2	Indiener onderschrijft de keuze om Tram 22 te zien als basis van de hoogwaardige OV-bereikbaarheid van het USP en erkent dat bij een hogere intensiteit het noodzakelijk maakt het busverkeer op de huidige OV-as substantieel te verminderen. Indiener maakt bezwaar tegen de wijze waarop de varianten voor 2e HOV-route zijn gekoppeld aan de verschillende basisvarianten en dat hiermee er onvoldoende onderscheidend vermogen ontstaat voor de effectbepaling.	We vinden het fijn te horen dat u Tram 22 als basis ziet voor de bereikbaarheid van het USP en de noodzaak voor een tweede HOV-as. Zie eveneens antwoord 1.
3	Indiener geeft aan dat ten onrechte een onderbouwing ontbreekt hoe en waarom de twee varianten voor een tweede HOV-As op het USP zijn gekoppeld aan de varianten. Indiener dat het doorontwikkelen van één van de basisalternatieven in de richting van een voorkeursalternatief niet aan de orde kan zijn voor de keuze van een 2e HOV-route in het USP. Eveneens ziet indiener de meerwaarde voor de halte nabij stadion Galgenwaard, die alleen bij basisalternatief C wordt onderzocht.	Zie antwoord 1.
4	Indiener is van mening dat de variant van de 2e busbaan langs de oksel A27/A28 moet worden geschrapt. Dwingende redenen hiervoor zijn het laten in/uitstappen van reizigers dicht bij hun bestemming, dan wel mobiliteitshub met comfortabel natransport. De variant mist vervoerswaarde en voldoet hier dus niet aan.	In de Omgevingsvisie zijn diverse ambities van het gebied opgenomen, waaronder twee mogelijke HOV-routes opgenomen, via de Leuvenlaan en via de oksel A27/A28. In het onderzoek bekijken we de inpasbaarheid van de maatregelen, de effecten en de haalbaarheid hiervan. Zie eveneens paragraaf 2.1.
5	Indiener wijst op gemaakte afspraken rond Tracébesluit Ring Utrecht en dat de uitgewerkte systeemgrenzen en afspraken tussen RWS en indiener hierbij leidend zijn. Indiener is van mening dat de inpassing van een busbaan hierdoor niet mogelijk is.	Op basis van de alternatieven werken we nadere ontwerpen uit. Voorlopig uitgangspunt hierbij is het Tracébesluit Ring Utrecht. Uit het ontwerp moet blijken of de inpassing technisch haalbaar is.
6	Indiener geeft aan dat een HOV-as via de oksel A27/A28 leidt tot een ongewenste toevoeging van laagfrequente trillingen die van invloed zijn op de bedrijfsvoering. Deze extra bron wordt niet als optie beschouwd.	In het onderzoek beoordelen wij ook de (trillings)effecten. Gezien het bijzondere karakter van de bedrijfsvoering verwijzen we ook naar paragraaf 2.7.

7	Indieners stipt de diverse ruimteclaims in de oksel van de A27/A28 aan. Dit gaat om biodiversiteit (ringslang), zoeklocatie inpassing windmolen, herontwikkeling en uitbreiding sportcentrum Olympos en de aanwezige communicatiemast.	In de Omgevingsvisie zijn diverse ambities van het gebied opgenomen, waaronder ook de ruimtelijke opgaven zoals door u worden geschetst. We waarderen het dat u ons wijst op het belang van de communicatiemast die aanwezig is. In de ontwerpfase moet blijken in welke mate een HOV-route via de oksel A27/A28 inpasbaar is.
8	Indiener vraagt om een uitgebreidere argumentatie voor de variant van de 2e HOV-as USP over de Leuvenlaan - Universiteitsweg. Hierbij schetst indiener verschillende functies die de weg momenteel vervult en de wens tot het inrichten van de Leuvenlaan tot verblijfsgebied. Ook wordt de suggestie gedaan voor een ondergrondse variant in het kader van de UNESCO-status van Fort Hoofddijk.	Zie antwoord 4. In de ontwerpfase bekijken we verdere uitwerking van deze varianten. Wij danken indiener voor de suggestie van een ondergrondse variant op de Leuvenlaan. Een gelijkvloerse Leuvenlaan lijkt op dit moment mogelijk binnen de UNESCO status. Indien de effecten op onder andere, cultuurhistorie, landschap en barrièrewerking daartoe aanleiding geven, wordt alsnog een ondergrondse variant onderzocht.
9	Indiener geeft aan dat inzicht in restrisico's inzake trillingshinder voor de bedrijfsvoering noodzakelijk is door verminderen van doorgaand autoverkeer. Hierin schetst indiener de relatie met eerder aangegeven koppelkans.	Het in beeld brengen van de restrisico's zoals u omschrijft is een zeer verregaande stap, waarvan de meerwaarde in het kader van de MIRT-verkenning onvoldoende wordt gezien. Wel zijn we bereid om de meerwaarde in de volgende fase (uitwerkingsfase) van het project te bekijken. Wij danken u voor het inbrengen van deze mogelijke meekoppelkans. Voor de verdere ontwikkeling van HUB-west kunt u het beste afstemmen met de Gemeente Utrecht.
10	Indiener stelt een uitbreiding op het beoordelingskader voor ter nadere aanscherping van oordeelsvorming over het doelbereik. Indiener stelt dat het noodzakelijk is dat een of meerdere criteria worden toegevoegd (kwantitatief en kwalitatief) die verschillen in de bediening van het verzorgingsgebied zichtbaar maken waarbij mogelijke halteposities en -aantallen, afstanden tot bestemmingen, loopafstanden, natransportmogelijkheid e.d. beschouwd moeten worden.	De voorgestelde toevoegingen aan het beoordelingskader zien wij als een verdere uitwerking van het beoordelingskader. Zie eveneens paragraaf 2.7.
11	Indiener geeft aan dat criterium b onvoldoende houvast geeft voor beoordeling van de hoeveelheid voertuigen op de Heidelberglaan. Indiener verwijst naar eerder voorstel ter vervanging.	Zie antwoord 10.
12	Indiener geeft aan te weinig onderscheidend vermogen te zien in de varianten ten aanzien van criteria a van het doelbereik. Indiener is van mening dat dit vooral afhankelijk is van uitwerking van het OV-knooppunt Westraven.	Zie antwoord 10.
13	Indiener geeft aanbeveling criterium c ook aanvullend te iken (mogelijk o.b.v. expert judgement) met oog op het bijzondere bestemmingskarakter van het gebied.	Zie antwoord 10.
14	Indiener lijkt beoordeling op criterium d zinvol mits de voorbeeldreizen voldoende gedifferentieerd zijn.	Zie antwoord 10.

15	Indiener geeft aan dat de invulling van het aspect toekomstvastheid door alleen de restcapaciteit van het OV-systeem mee te nemen is volgens indiener te mager en doet geen recht aan de integrale doorkijk.	Zie paragraaf 2.3.
16	Indiener is van mening dat aspecten en criteria bij thema's Gezond Stedelijk Leven en Overige aspecten afdoende breed zijn opgenomen. Indiener verzoekt dat het aspect trillingshinder wordt uitgebreid naar impact op reguliere bedrijfsvoering van instellingen en bedrijven.	Zie paragraaf 2.7.
17	Indiener vat de punten uit de zienswijze samen.	Wij danken u voor de inhoudelijke reactie.

95463004		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener verzoekt om betreffende gebied dat hij vertegenwoordigd op te nemen als grootschalige locatie voor wonen en werken. Naar mening van de indiener is deze opgave in de NRD te beperkt opgenomen.	Rijnenburg is opgenomen als locatie in het kader van de toekomstvastheid. Er zijn nog onvoldoende ruimtelijke besluiten om gebied mee te nemen als vaststaand ruimtelijk beleid. Zodoende kan het gebied geen onderdeel uitmaken van de referentiesituatie.
2	Indiener ziet niet het potentieel van tenminste 25.000 woningen en 15.000 arbeidsplaatsen voor Rijnenburg terug in de plannen.	Rijnenburg wordt in een dit onderzoek meegenomen als onderdeel van de toekomstvastheidsanalyse. Hierbij gaan wij uit van het scenario 'Klein-Rijnenburg' zoals is uitgesproken door de Gemeente Utrecht en Provincie Utrecht. Het uitgangspunt hierbij is maximaal 25.000 woningen. Wel is in de verkeersmodellen gekozen voor een lager aantal woningen om beter de mobiliteitsbehoefte van de omgeving als effect te kunnen meenemen. Dit is puur een technische ingreep ten behoeve van het onderzoek en heeft geen verdere relevantie voor het te ontwikkelen gebied. Een verdieping op Rijnenburg is onderdeel van het MIRT onderzoek A12-zone in samenhang met Rijnenburg. Dit onderzoek wordt momenteel opgestart.
3	Indiener geeft aan dat Rijnenburg ten onrechte geen deel uitmaakt van de referentiesituatie. Indiener geeft aan dat dit leidt tot een onnodige ruimtelijke beperking en dat kansen voor de woningbouwopgave niet worden benut.	Rijnenburg is opgenomen als locatie in het kader van de toekomstvastheid. Er zijn nog onvoldoende ruimtelijke besluiten om gebied mee te nemen als vaststaand ruimtelijk beleid. Zodoende kan het gebied geen onderdeel uitmaken van de referentiesituatie.

4	Indiener vraag in overweging te nemen om Rijnenburg volwaardig onderdeel te laten uitmaken van de overwegingen in de MIRT-verkenning.	Rijnenburg blijft opgenomen als locatie in het kader van de toekomstvastheid. Er zijn nog onvoldoende ruimtelijke besluiten om gebied mee te nemen als vaststaand ruimtelijk beleid. Zodoende kan het gebied geen onderdeel uitmaken van de referentiesituatie en kunnen wij uw voorstel niet overnemen. Rijnenburg is wel onderdeel van het MIRT onderzoek A12-zone in samenhang met Rijnenburg. Deze studie is ook onderdeel van het programma U Ned.
5	Indiener verzoekt bandbreedte raakvlak af te stemmen.	Ten aanzien van het programma Rijnenburg gaan wij uit van het scenario Klein Rijnenburg. Omdat het een analyse op toekomstvastheid betreft achten wij verdere afstemming over de bandbreedte op dit moment niet nodig.
6	Indiener spreekt de voorkeur uit voor route van de Papendorplijn via De Meernbrug en is van mening dat de verbindingen gericht moeten zijn op een hoge intensiteit en capaciteit. De indiener vraagt daarnaast aandacht voor de capaciteitsvraagstukken voor de ontwikkelbelangen die hij heeft.	Wij nemen kennis van uw voorkeur, dit komt terug in de Nota Participatie. Ook danken wij u voor de door u genoemde aandachtspunten.

95465549		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener verzoekt vanwege het gebrek aan afweging een viaduct toe te voegen als onderdeel van de scope. Hiervoor worden onderscheidende argumenten gegeven 1) ruimtelijke kwaliteit, 2) krappe bochten, 3) (Geluids)hinder, 4) Kosten, 5) Uitvoering, 6) Beveiliging ten behoeve van een afweging.	In paragraaf 3.4.1 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is onderbouwd waarom de bouw van een viaduct niet nader wordt onderzocht.
2	Indiener wijst op samenhang in het aantal stations tussen gebruikersfase en bouwfase en vraagt hier een weloverwogen afweging in.	Wij zijn het eens met het dilemma dat u schetst en constateren dat dit nog onvoldoende te zien is in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. Zie paragraaf 2.6 van deze reactienota.

95466078		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener is kritisch op de aantallen qua groeiopgave van (de regio) Utrecht. Indiener wenst dat ook vanuit een breder spreidingsperspectief over het land de groei van de regio te beschouwen.	Dit valt buiten de scope van de MIRT-verkenning. De groei van Utrecht en de regio is in de MIRT Verkenning een gegeven, gebaseerd op de relevante besluiten van de verschillende raden en Provinciale Staten.
2	Indiener vindt dat het Regio-Alternatief A27 vanaf het begin als volwaardig gegeven bij de toetsing/beoordeling moet worden meegewogen.	Er zijn nog onvoldoende ruimtelijke besluiten om het regionale Alternatief A27 mee te nemen als vaststaand ruimtelijk beleid. Zodoende maakt het geen onderdeel van de referentiesituatie. Voor deze projecten stemmen we onderling met elkaar af vanwege de verschillende raakvlakken.
3	Indiener waardeert de voorliggende zorgvuldige procedure waarbij wordt gekeken naar de (milieu)effecten van de alternatieven op de aanwezige warden van natuur, landschap, cultuurhistorie en leefomgevingseffecten.	We willen u danken voor deze opmerking.
4	Indiener pleit ervoor om bij Doelbereik ook de effecten op de 'Brede Welvaart' inzichtelijk te maken. Indiener is van mening dat dit bij de beoordeling van de varianten inzichtelijk moet worden gemaakt en niet pas bij de MKBA.	In het beoordelingskader zijn verschillende aspecten van brede welvaart verwerkt, namelijk gezondheid, inclusiviteit, leefbaarheid en natuur. Bij de beoordeling van de varianten wordt het effect hierop inzichtelijk gemaakt.
5	Indiener is van mening dat milieu-effecten niet alleen als thema moeten worden beoordeeld, maar als uitgangspunt moeten dienen bij het ontwerp.	Wij werken conform de MIRT-systematiek. Aan de voorzijde nemen wij hier diverse beleidsplannen in mee zoals het Groenstructuurplan van de gemeenten Utrecht en Nieuwegein, maar ook bijvoorbeeld de Landschapsvisie Maarschalkerweerd. Echter, het kan nog steeds voorkomen dat er tegenstrijdigheden zijn tussen het ruimtelijk beslag van de maatregelen en de natuurwaarden. Dit vraagt om nadere afweging/maatregelen die worden gebaseerd op de effecten.
6	Indiener ziet het als een gemiste kans dat het Regio-Alternatief A27 niet als volwaardige basis wordt meegenomen in de plannen.	Zie antwoord 2.
7	Indiener vraagt zich af waarom de fiets niet als volwaardig alternatief wordt meegenomen in de studie.	In de bereikbaarheidseffecten beschouwen we ook de effecten op o.a. het wandelnet en het fietsnetwerk. Wij zien graag dat wandelen en fietsen bijdragen aan het OV-gebruik en dat de randvoorwaarden op orde zijn. Tegelijkertijd kan het OV een bijdrage leveren aan voorkomen van overbelaste fietsknelpunten, zoals rond Utrecht Centraal.
8	Indiener haalt diverse plannen aan waarmee de Gemeente Utrecht inzet op versterken van haar gemeentelijke groenstructuur en pleit ervoor om de effecten hierop ook te beschouwen en niet alleen in het plangebied.	De verschillende beleidsplannen maken onderdeel uit van de beoordeling in de effectfase.

9	Indiener geeft aan dat er effecten verwacht kunnen worden op een hoger schaalniveau ten aanzien van de aanwezige groenstructuren. Indiener verwijst hierbij naar diverse plannen die in het verleden zijn opgesteld.	Waar relevant worden deze effecten in beeld gebracht om het onderscheidend vermogen tussen de varianten te beoordelen.
10	Indiener wijst op de UNESCO status die van toepassing is op bepaalde delen binnen het plangebied en wijst specifiek op een oude tankval in de oksel van de A27/A28. Indiener geeft aan dat in de toetsing/beoordeling hier zorgvuldig rekening mee moet worden gehouden.	De effecten op het UNESCO-werelderfgoed zijn een belangrijk aspect in de beoordeling. Wij danken u voor het wijzen op de tankval. Beide elementen komen terug in de 'Notitie Archeologie en Cultuurhistorie'.
11	Indiener geeft aan dat diverse lokale organisaties wensen dat naast natuur de oksel A27/A28 voor recreatie optimaal in te richten.	Wij nemen kennis van het plan dat diverse keren is gepresenteerd. Voor ons vormt het vastgestelde beleid, waaronder de Omgevingsvisie USP het uitgangspunt van het onderzoek.

95469400		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener geeft aan dat bij Variant C een halte bij de Overste den Oudenlaan interessant kan zijn voor de Entree-West van de Jaarbeurs.	Een mogelijke halte nabij het Jaarbeursterrein is reeds onderdeel van de MIRT Verkenning. Voor basis-alternatief D onderzoeken wij een variant met extra haltes langs de Merwedelijn. Op basis van het effectenonderzoek maken wij een afweging of deze halte wel of niet een plek krijgt in het voorkeursalternatief.
2	Indiener doet de suggestie voor benutten van terrein (P4) ten behoeve van een P&R van de binnenstad.	Wij danken u voor de suggestie en verwijzen graag naar antwoord 1 voor de haalbaarheid van de suggestie.
3	Indiener geeft aan dat de beoordelingsthema's, -aspecten en -criteria zeer uitgebreid zijn qua aard en aantal. Indiener geeft aan vooral het gewicht van de verschillende criteria van belang te vinden.	Het onderzoek zelf hangt geen gewicht aan de verschillende beoordelingscriteria. Dit maakt onderdeel uit van de (politieke/bestuurlijke) besluitvorming over welke elementen het meest belangrijk worden gevonden.
4	Indiener geeft aan dat hinder terecht één van de beoordelingscriteria is en dat naast aard ook de duur van de (verkeers)hinder moet meewegen.	De verkeershinder (zowel aard, als duur) omschrijven wij in de "Notitie Uitvoeringshinder".
5	Indiener vraagt of er nog nader onderzoek wordt gedaan naar optimalisatie van vervoerswaarden door het schuiven/toevoegen van haltes.	In het onderzoek zijn verschillende varianten opgenomen. In de vervolgfase vinden (indien nodig) nog kleine optimalisaties plaats, maar geen grote verschuivingen. De belangrijkste keuzes voor aantal en ligging van de haltes bepalen we in deze fase van het onderzoek.
6	Indiener informeert of de gewichten van de criteria vaststaan of later worden bepaald.	Zie antwoord 3.

7	Indiener informeert of verkeershinder wordt meegewogen bij de beoordeling en verzoekt om dit alsnog te doen als dit niet het geval is.	Zie antwoord 4.
---	--	-----------------

95470770		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener vraagt om geluidshinder terug te dringen naar een aanvaardbaar niveau zoals er was voor de komst van de huidige (lagevloers) trams. Indiener verzoekt dat het wooncomfort van bewoners een prominente plaats krijgt bij de toekomstige keuzes.	De Provincie Utrecht is verantwoordelijk voor het beheer. Op 14 juli 2023 heeft de Provincie de omgeving van het tramspoor in Nieuwegein geïnformeerd over diverse maatregelen om de geluidsoverlast zoveel als mogelijk te verminderen. In het ontwerp proberen we waar mogelijk vooraf zoveel mogelijk effecten als trillingen en geluid te beperken. De exacte effecten worden in het onderzoek duidelijk. Het verlagen van de snelheid hoort echter niet de scope van het onderzoek. Voor een succesvolle Merwedelijn is een snelle verbinding tussen Nieuwegein en Utrecht Centraal wenselijk. Wel wordt in variant A een ander traject opgenomen op Nieuwegeins grondgebied. Het aantal bochten is verminderd om daar (mede) de effecten van in beeld te brengen.

95472099		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener stelt dat snelwegverbredingen leiden tot langdurigere files en vraagt dit aan te tonen.	Wij nemen kennis van uw mening. Het onderzoeken hiervan behoort niet tot het onderzoek van de MIRT-Verkenning OV en Wonen.
2	Indiener pleit voor de aanleg van High Occupancy Vehicale-lanes op snelwegen. Deze zijn goedkoper te realiseren dan een sneltram.	Het aanleggen van HOV-lanes op snelwegen maakt geen onderdeel uit van de MIRT Verkenning OV en Wonen. Wij nemen uw idee hierover niet verder mee in het onderzoek.

3	<p>Indiener stelt diverse vragen over aantoonbare effecten van wegverbredingen of aanleg van sneltrams/metro's op files. Daarnaast vraagt indiener of de Minister bereid is (meer) snelwegbussen in te zetten met haltes op de snelweg. Tot slot informeert indiener of het opheffen van snelwegbussen te maken had met de Uithoflijn.</p>	<p>In deze MIRT-Verkenning onderzoeken we het verbeteren van de diverse snelwegbuslijnen in de Provincie Utrecht, onder andere door mogelijke maatregelen op de A12, Waterlinieweg en 2e busbaan USP. De buslijn USP-Breda via de A12-zone rijdt bijvoorbeeld over delen van dit traject. Er is geen snelwegbuslijn opgegeven i.r.t. de Uithoflijn. Wel is de snelwegbuslijn uit Almere via het Gooi vervangen door een buslijn uit Huizen via de A27. Deze lijn geeft aansluiting op andere buslijnen in deze delen buiten de Provincie Utrecht/P+R-voorzieningen.</p>
4	<p>Indiener vraagt naar de voordelen van de visie van het Ministerie voor verbreding van de snelwegen en een minder fijnmazig OV-netwerk.</p>	<p>Deze vraag valt buiten de scope van de MIRT-Verkenning OV en Wonen.</p>
6	<p>Indiener somt nadelen van langere sneltrams of metro's op, zijnde: (1) bussen rijden niet meer van platteland/buitenwijk naar stad, maar naar stations in buitenwijken waar overgestapt moet worden; (2) Mensen die slecht ter been zijn, zijn de dupe hiervan; (3) OV-reizigers hebben een hekel aan overstappen; (4) OV-overstappers worden als 2 instappers geteld produceren fantastische groeicijfers waardoor geloofd wordt dat sneltram/metro succesvol is; (5) Steden proberen nu met hoge parkeerkosten automobilisten in het OV te dwingen; (6) Leidt tot meer autokilometers door verhuizingen naar plattelandsgemeenten waar parkeren gratis is, snelweg vlakbij, maar OV verdwenen is.</p>	<p>Wij nemen kennis van de informatie die u aangeeft. In de MIRT-verkenning onderzoeken we de effecten op het aantal reizigers en gevolgen voor het netwerk. De maatregelen moeten bijdragen aan de schaa sprong OV om ook in de toekomst een aantrekkelijk en dienstbaar OV-systeem aan reizigers aan te kunnen bieden..</p>
8	<p>Indiener informeert waarom tellingen die een daling van het totale aantal verplaatsingen per OV kortgeleden van het internet zijn afgehaald, terwijl de prognose was dat het ov-gebruik zou toenemen. Indiener verwijst hierbij naar opgenomen tabellen in zijn zienswijze.</p>	<p>Bij de actualisatie van mobiliteitsmonitor van de Gemeente Utrecht wordt de oude monitor vervangen door de nieuwe versie. De gegevens zijn in de nieuwe monitor weer beschikbaar. Wel willen wij wijzen op het verschil tussen de groei van het openbaar vervoer en een wijziging van modal-split. Dit laatste is de verdeling van de verplaatsingen over de vervoerwijzen. Een groei in aantal bewegingen per OV hoeft dus niet te betekenen dat de modal-split ook groeit.</p>
9	<p>Indiener geeft aan dat men nog steeds niet weet waar het station bij Utrecht CS moet komen vanwege de ondergrond die propvol dit met diepe paalfunderingen en parkeergarages waar niet doorheen kan worden geboord. Indiener stelt dat de prognose van 50.000 passagiers onmogelijk gehaald kunnen worden omdat woningen in de Merwedekanaalzone al gereed zijn en de inwoners betere alternatieven hebben.</p>	<p>In het onderzoek stellen we nadere vervoersprognoses op voor het bepalen van de effecten. We kijken hierbij naar de nieuwe reizigers door de groei van de stad en de woningbouw. Ook kijken we naar de huidige (forse) vervoersstromen van naar Utrecht Centraal. Uit het onderzoek moet verder blijken of en hoe de tramlijn is in te passen rond Utrecht Centraal.</p>
11	<p>Indiener informeert of de trappen naar de Moreelsebrug er binnenkort komen zonder dat hier een boete (met gemeenschapsgeld) voor moet worden betaald.</p>	<p>Er zijn nog geen besluiten genomen over het wel/niet plaatsen van trappen van Utrecht Centraal naar de Moreelsebrug. Het daadwerkelijk plaatsen van deze trappen is geen onderdeel van de MIRT-verkenning.</p>

12	Indiener informeert naar de verhouding tussen de plannen in de NRD en het Wiel-met-spaken.	In de vorige fase van de MIRT-Verkenning hebben wij diverse maatregelen onderzocht die voortkomen vanuit de gedachte van het Wiel-met-Spaken. Voor de conclusies uit deze fase verwijzen wij naar de NRD en de rapporten uit deze fase. De verbinding Westraven - Waterlinieweg - USP is onderdeel van het Wiel.
13	Indiener informeert of de uitstel van de bouw van het Smakkelaarsveld samenhangt met de mogelijke bouw van een tramtunnel.	Nee, hier is geen samenhang.
14	Indiener verwijst naar het aanleggen van een busbaan door de binnenstad met dure betonnen fundering. Indiener wenst te weten of deze dure fundering voor niks is aangelegd wanneer een tunnel wordt geboord.	De betonnen rijbaan is meer dan 20 jaar in gebruik voor intensief busverkeer (en oa stadsdistributie). De constructie biedt nog steeds rijcomfort en is trillingsvrij. Bij asfalt is bij een dergelijke belasting de levensduur 5 tot maximaal 10 jaar. Werkzaamheden ter vervanging van de rijbaan leiden tot veel overlast geeft bij werkzaamheden. In onze ogen ligt de investering er dus niet niks voor niks. We onderzoeken nu niet het doortrekken van de Merwedelijn onder de binnenstad. Wel onderzoeken we de toekomstvastheid mochten hier in de toekomst besluiten over worden genomen.
15	Indiener spreekt zich uit over het niet meenemen van Station Lunetten - Koningsweg en doet hierbij suggesties voor het realiseren van concrete busmaatregelen. Indiener is verder van mening de kosten voor het ombouwen van tramlijnen qua geld en reistijden negatief uitpakken.	De OV-maatregel Station Lunetten-Koningsweg maakt geen onderdeel meer uit van de MIRT Verkenning. In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is dit toegelicht in paragraaf 3.4.4. Zie hiervoor ook paragraaf 2.2 van de Reactienota. De MIRT-verkenning gaat in beeld brengen hoe de kosten van een tramlijn zich verhouden tot de (reis)effecten. De Maatschappelijke Kosten Baten Analyse maakt onderdeel uit van de verkenning.
16	Indiener vraagt waarom investering in Koningsweg Lunetten een "grootschalige regio-overstijgende maatregel" worden genoemd en het ombouwen van een sneltram niet.	De OV-maatregel Station Lunetten-Koningsweg maakt geen onderdeel meer uit van de MIRT Verkenning. In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is dit toegelicht in paragraaf 3.4.4. Zie hiervoor ook paragraaf 2.2 van de Reactienota.
17	Indiener wenst bewijs te zien dat beloofde reistijdwinsten ook daadwerkelijk worden behaald.	Het onderzoek maakt de reistijden van de verschillende varianten inzichtelijk.
18	Indiener vraagt of de reistijden van de meeste bewoners langer of korter worden als door het overslaan van een halte 2 minuten reistijd wordt gewonnen, terwijl mensen die dichtbij wonen 10 minuten (in weer en wind) moeten lopen naar de volgende halte.	We onderzoeken verschillende varianten qua aantal haltes. Hiermee krijgen we inzicht in de reistijden, inclusief voor- en natransport.. Zie eveneens paragraaf 2.6 voor onderscheid tussen de bouw- en gebruiksfase.

95472173		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener spreekt zorgen uit voor effecten bij verleggen van lijn 34 naar A12.	In het onderzoek maken we inzichtelijk welke wijzigingen in het OV-netwerk gaan plaatsvinden en wat de effecten hiervan zijn.
2	Indiener vindt een 2e HOV-as op het USP een goed idee, mits er ook nog bussen op de Heidelberglaan blijven rijden. Doet een voorstel voor onderscheid in welke bussen op welke HOV-as rijden.	Niet alle bussen gaan verdwijnen van de Heidelberglaan. Het onderzoek maakt inzichtelijk welke bussen op welke HOV-as rijden en wat de effecten hiervan zijn.
3	Indiener vindt de maatregelen overkomen als een bij elkaar geraapt geheel. De aanleg van een ondergrondse Merwedelijn lijkt indiener een slecht idee, omdat deze niet in de rest van het railnetwerk past en niet aansluit op de huidige tramlijn naar het USP. Hierdoor eindigen alle lijnen op Utrecht Centraal.	In de vorige fase zijn verschillende maatregelen onderzocht. Naar aanleiding hiervan is ervoor gekozen om deze vier maatregelen, die passen binnen de regionale mobiliteitsstrategie, verder uit te werken. Zie eveneens paragraaf 2.2.
4	Indiener geeft aan dat de reizigersaantallen in Papendorp lager zijn dan de reizigersaantallen uit Nieuwegein en IJsselstein. Dit leidt tot lagere frequenties en meer kerende trams vanaf USP op Utrecht Centraal. Daarnaast is er ook concurrentie van bestaande succesvolle busverbindingen. Indiener vraagt of deze moeten wijken om passagiers te bieden voor de tram.	Het onderzoek gaat inzicht geven in de reizigersaantallen en wat de effecten hiervan zijn. Ook onderzoeken we in het kader van Toekomstvastheid de mogelijkheid om via de Papendorplijn Rijnenburg te ontsluiten.
5	Indiener vraagt hoe de afbuigende tramlijn past met de bestaande bustunnel (thv Beneluxlaan) en vreest voor het verspillen van geld terwijl de situatie die ontstaat slechter is. Indiener informeert naar de bedieningstijden en is van mening dat de Papendorplijn hoogstwaarschijnlijk niet wordt aangelegd.	Het onderzoek geeft inzicht in het ontwerp en inpassing ten opzichte van de huidige infrastructuur. Ook geeft het onderzoek inzicht in de bedieningstijden. Zie verder paragraaf 2.1.
6	Indiener vraagt zich af hoe de Merwedelijn zich verder gaat ontwikkelen en ziet als enige logische ontwikkeling is het doortrekken ervan naar het USP. Dit leidt er volgens indiener toe dat de huidige tramlijn en functie van Station Vaartsche Rijn nutteloos worden. Indiener is van mening dat er geld (en moeite) wordt weggegooid, in plaats van voort te bouwen op wat er nu is.	We onderzoeken nu niet het doortrekken van de Merwedelijn onder de binnenstad. Wel onderzoeken we de toekomstvastheid mochten hier in de toekomst besluiten over worden genomen. Zie hiervoor paragraaf 2.3.
7	Indiener vraagt waarom de tram een keiharde noodzaak is vanwege niet logische cijfers. Indiener beargumenteert dat er te weinig inwoners komen in de Merwedekanaalzone en dat het bedieningsgebied van de Merwedelijn hier niet op aansluit. Hierdoor gaat de Merwedelijn vooral concurreren met de fiets.	De Merwedelijn moet meerdere woningbouwlocaties gaan ontsluiten en mogelijk maken, ook buiten de Merwedekanaalzone. Van het geplande aantal woningen tot 2040 kunnen circa 47.000 – 60.000 niet worden gebouwd als er geen OV schaa sprong is. De Merwedelijn is een randvoorwaarde voor deze woningen.

8	Indiener geeft aan dat reistijdwinst beperkt gaat zijn en dat voor minieme reistijdwinst Kanaleneiland als belangrijke bestemming wordt overgeslagen. Alternatieven voor de capaciteitsproblemen rondom Utrecht Centraal en Utrecht Centrum zijn totaal niet onderzocht. De aanleg van een niet goed in het netwerk passende tramlijn is een slecht plan wanneer er nog niet naar de alternatieven is gekeken.	In de vorige fase zijn verschillende maatregelen onderzocht (zie paragraaf 3.4 van de NRD). Naar aanleiding hiervan is ervoor gekozen om deze vier maatregelen, die passen binnen de regionale mobiliteitsstrategie, verder uit te werken. Zie ook paragraaf 2.2 van deze reactienota.
9	Indiener geeft aan dat niet alle knelpunten (centrum en Vredenburgknoop) voor dit enorme bedrag worden opgelost, terwijl deze ook relevant zijn voor de bouw van/door de Merwedekanaalzone. Dit leidt volgens indiener tot een minder aantrekkelijk OV in plaats van meer.	Zie antwoord 8.
10	Indiener mist samenhang tussen de maatregelen en bredere Mobiliteitsvisie.	Zie antwoord 8.
11	Indiener mist alternatief van een ondergrondse busverbinding en werkt dit in nadere voorstellen uit.	In de vorige fase zijn diverse maatregelen onderzocht. Een buscorridor draagt onvoldoende bij aan de gestelde doelen. Zie paragraaf 3.4.1 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau.
12	Indiener doet een concreet voorstel voor een ondergronds (metro)bus en wijst op te maken verbindingen met andere aansluitingen.	Zie antwoord 11.
13	Indiener doet concrete suggestie om een busbaan plaatselijk ondergronds te gaan, in plaats van over een deel van de Merwedelijn. Hierbij maakt de indiener de vergelijking met Den Haag en de korte afstand die nodig is om ondergronds te gaan.	In de verschillende varianten onderzoeken we ook de verschillende mate waarin de Merwedelijn ondergronds wordt aangelegd. Dit komt ten dele overeen met punten indiener. Zie eveneens antwoord 11.
14	Indiener doet suggesties voor (bus)doorstromingsmaatregelen in de Binnenstad van Utrecht.	Doorstromingsmaatregelen voor de Binnenstadsas maken geen onderdeel uit van de MIRT Verkenning.
15	Indiener is van mening dat de SUNIJ lijn erbij gebaat is om Kanaleneiland te blijven bedienen. Indiener deelt het idee om de tramlijn vanaf Batau-Noord langer door te laten lopen langs de A.C. Verhoefweg om Galecop en de nieuwe ontwikkelingen te bedienen. Vanaf daar kan bovengronds worden aangesloten op de bestaande brug, of ondergronds in een vrij rechte lijn richting P&R Westraven en Kanaleneiland-Zuid gereden kan worden.	Wij nemen kennis van uw voorkeur, dit komt terug in de Nota Participatie. Uw voorstel voor route in Nieuwegein komt grotendeels terug in de aanpassing van Variant A, weliswaar met een ondergrondse verbinding. Met het onderzoek willen we inzicht krijgen in de verschillende effecten zodat er op basis daarvan een voorkeursvariant kan worden voorgesteld. Zie eveneens paragraaf 3.2.1.
16	Indiener is van mening dat er de plannen meer een geheel moeten vormen door het opstellen van een railvisie. Ook moet er aandacht moet komen voor het centrum en vraagt aandacht voor de (dreigende) capaciteitsproblemen daar.	Zie antwoord 8.

95472295		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener gaat op basis van de grote maatschappelijke baten van de fiets er vanuit dat er uitgebreid aandacht wordt besteed aan het faciliteren van de fiets. Dit dient te gebeuren op het gebied van voor- en natransport en de (woon)voorzieningen voor de nieuwe bewoners.	De MIRT-verkenning richt zich hoofdzakelijk op investeringen in infrastructurele OV-maatregelen. Wanneer er sprake is van samenhangende maatregelen bij de voorgestelde OV-maatregelen kijken we naar de benodigde maatregelen ten behoeve van de fiets. Voorbeelden van samenhangende maatregelen zijn fietsparkeervoorzieningen bij haltes, fietsinfrastructuur bij gevel tot gevel-wegprofielen en kruispuntoplossingen. In het onderzoek geven we ook inzicht in de bereikbaarheidseffecten, waaronder de effecten op het fietsnetwerk.
2	Indiener verzoekt om de fiets als modaliteit meer te betrekken in Zeef 2 en niet alleen te benoemen als "probleem" bij kruispunten met het OV.	We willen graag dat fiets en OV elkaar versterken. De aanleiding van het onderzoek is wel gebaseerd op de mogelijke OV-maatregelen. We onderzoeken samenhangende maatregelen van fiets en OV en bereikbaarheidseffecten.
3	Indiener uit zijn grote zorgen over de richting van maatregelen in de MIRT-verkenning en wijst op het capaciteitstekort van fietsparkeerplaatsen rond Utrecht Centraal. Indiener vraagt om duidelijke keuzes te maken voor fietsmaatregelen die bijdragen aan het oplossen van bestaande en toekomstige knelpunten, zoals de spoorkruising Nicolaas Beetsstraat en Dichterswijk. Indiener hoopt dat de projectorganisatie in staat is over de eigen schaduw te stappen en maximaal in te zetten op creativiteit en verminderen van belemmerende overtuigingen.	Waar er een raakvlak is tussen de fiets en de OV-maatregelen uit de MIRT-verkenning kijken we graag gezamenlijk met u naar creatieve integrale oplossingen ten behoeve van fiets en OV. De genoemde knelpunten behoren echter niet tot de scope van de MIRT-verkenning.
4	Indiener vraagt aandacht voor de fiets gelijk op te laten gaan de aandacht voor het OV en wonen. Indiener herhaalt het pleidooi voor: 1) aantrekkelijke wandel- en fietsroutes naar de nieuwe OV-haltes, 2) veilige en voldoende fietsparkeervoorzieningen bij de OV-haltes, inclusief een prettig verblijfsgebied met aanvullende voorzieningen rondom de haltes, 3) Goede fietsvoorzieningen voor de bewoners: stallingen bij de woningen en fietsroutes tussen de woongebieden en voorzieningen, in lijn met de uitgangspunten van de 15 minuten stad.	Zie paragraaf 2.7. Wel wijzen we erop dat fietsvoorzieningen bij nieuwe woningen niet binnen scope van het project valt.

95498828		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indieners onderschrijven nut en noodzaak van de doelstelling van de MIRT-verkenning, mede om de eigen toekomstambities te kunnen bereiken. Indiener ziet dreiging dat de OV-bereikbaarheid met de omschreven maatregelen achteruitgaat door bussen weg te halen van de bestaande OV-as. Hierdoor is er geen directe busverbinding meer en geen haltes bij de indieners. Dit leidt tot een significante vermindering van toegankelijkheid, bereikbaarheid en vindbaarheid van indieners en is ontoelaatbaar. Indiener mist een heldere onderbouwing/motivering en ziet het niet onderzoeken van een intensivering van de huidige OV-as als gemiste kans.	Wij zijn blij dat u de doelstelling van de MIRT-verkenning onderschrijft. Ook wij hebben onze zorgen over een mogelijke afname van bereikbaarheid in relatie tot de verschillende doelgroepen die naar u toe komen. Maar er zijn meer belangen af te wegen en op dit moment weten nog niet de volledige impact van de voorgestelde maatregelen. Dit werken we verder uit en onderzoeken we. Een nadere motivatie voor de noodzaak van een tweede HOV-as is toegevoegd in paragraaf 3.3 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau.
2	Indieners schetsen medewerking aan diverse doelstellingen en initiatieven ter verduurzaming van het vervoer.	We waarderen uw inspanningen om een bijdrage te leveren aan de ambities voor het verduurzamen van de vervoersbewegingen. Graag dragen we met deze maatregelen bij aan het verduurzamen van de vervoersbewegingen.
3	Indieners geven aan dat de geambieerde mobiliteitsverandering pas kan plaatsvinden wanneer er alternatieven zijn met een goede OV-infrastructuur vanuit de gehele regio. Voor één van de doelgroepen van de indieners zijn nabije OV-haltes essentieel. Indieners verzoeken te garanderen dat zij ook in de toekomst verzekerd zijn van kwantitatief en kwalitatief goed, multimodaal openbaar vervoer vanuit de gehele stad, regio en het land en dat dit niet verslechterd ten opzichte van de huidige situatie waarbij OV-haltes op zo'n kort mogelijke loopafstand van haar entrees gesitueerd zijn.	Wij delen de geschetste zorgen. Tegelijkertijd zijn er meerdere belangen en is de definiëring van kwantitatief en kwalitatief OV afhankelijk van persoon of organisatie. Het onderzoek moet inzicht geven in de diverse effecten die gaan ontstaan. Zie ook paragraaf 2.1. De loopafstanden maken onderdeel uit van het beoordelingskader (criterium Toegankelijkheid).
4	Indiener verzoekt een deugdelijke onderbouwing aan te leveren van het nut en de noodzaak van een tweede HOV-as op het USP en een nadere toelichting op de consequenties van deze as voor OV-bereikbaarheid van de ziekenhuizen.	Mede naar aanleiding van uw zienswijze hebben we over dit punt de onderbouwing in de NRD uitgebreid. Hiervoor verwijzen wij naar paragraaf 3.3.
5	Indiener verzoekt om de scope van het onderzoek te verbreden met een variant waarbij de huidige OV-as wordt opgewaarderd en verbeterd en/of behouden blijft (eventueel met een éénrichtingsroute door het USP).	Het intensiveren van de Heidelberglaan vinden wij niet wenselijk. Zie hiervoor eveneens de uitgebreidere onderbouwing in paragraaf 3.3. Wel onderzoeken we een 0+ variant waarbij we de effecten van intensiveren op de Heidelberglaan inzichtelijk maken. Zie eveneens paragraaf 2.5.

6	Indiener maakt bezwaar tegen de inpassingsvariant met een nieuwe busbaan langs de oksel A27 /A28 en stellen voor deze variant te schrappen of om haar verbeteringsuggesties door te voeren.	Wij nemen kennis van uw voorkeur, dit komt terug in de Nota Participatie. Zie verder paragraaf 2.1. In de Omgevingsvisie zijn diverse ambities van het gebied opgenomen, waaronder ook de ruimtelijke opgaven zoals door u worden geschetst. Ook zijn in de Omgevingsvisie twee mogelijke HOV-routes opgenomen, via de Leuvenlaan en via de oksel A27/A28. Wij zien geen strijdigheid met de Omgevingsvisie op dit punt.
7	Indiener maakt bezwaar tegen de inpassingsvariant met een nieuwe busbaan via de Leuvenlaan en stellen voor deze variant te schrappen of om haar verbeteringsuggesties door te voeren.	Zie antwoord 6.
8	Indiener maakt bezwaar tegen de inpassingsvariant met een nieuwe busbaan via de Leuvenlaan en stellen voor deze variant te schrappen of om haar verbeteringsuggesties door te voeren.	Mede naar aanleiding van uw zienswijze hebben we een bouwsteen toegevoegd aan het onderzoek. Hierbij onderzoeken we of een tweede HOV-as via de Leuvenlaan en vervolgens via de Heidelberglaan-Oost kan lopen. Uit het onderzoek moeten de effecten op de bereikbaarheid van het USP blijken.
9	Indiener stelt voor om het aspect "Verandering in hoeveelheid bussen en trams op de Heidelberglaan" te schrappen uit het beoordelingskader. Indiener ziet geen onderscheidend vermogen tussen de varianten, verwacht niet dat de doelstelling van een beter bereikbaar USP met deze maatregelen kan worden bereikt, vergelijking met randeffecten elders op het USP ontbreekt. Indiener lijkt het zinvol te toetsen op het criterium "Reistijdeffecten op representatieve voorbeeldreizen" wanneer dit ook voldoende differentiatie laat zien tot de verschillende vertrekpunten en doelgroepen.	De voorgestelde toevoegingen aan het beoordelingskader zien wij als een verdere uitwerking van het beoordelingskader. Zie eveneens paragraaf 2.7.
10	Indiener verzoekt om in het onderzoek aandacht te geven aan de bredere OV-context (en de diverse reizigersgroepen) van het USP. Indiener is van mening dat er kansen worden gemist door enkel een lokaal perspectief te nemen. De invulling van het aspect toekomstvastheid door alleen de restcapaciteit van het OV-systeem mee te nemen is volgens indiener te mager en doet geen recht aan de regionale doorkijk.	In het onderzoek richten we ons op brede reizigersdoelgroepen. Dit doen we niet alleen in Utrecht en Nieuwegein, maar ook regionaal. Een voorbeeld hiervan zijn doorgaande OV-reizigers via het USP (Verbinding Amersfoort - Stadionplein). We zijn het eens met uw constatering dat de toekomstvastheid voor het USP breder kan worden gedefinieerd. Zie paragraaf 2.3.

95582760		
Nummer	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Indiener vraagt te kijken wat de impact is op de gas- en elektriciteitsnetten en te kijken dat indiener haar (maatschappelijke) doelen kan dienen. Indiener verzoekt tot een zo vroeg mogelijke betrokkenheid.	Zie paragraaf 2.7.
2	Indiener geeft aan zich faciliterend op te stellen om de doelen (deels) mogelijk te maken. Indiener is van mening dat hun assets integraal onderdeel van de doelen en keuzes dienen te zijn. Dit zien zij in de onderzoeken nog onvoldoende terug.	We waarderen uw insteek voor de samenwerking. Zie ook paragraaf 2.7.
3	Naar mening van indiener kan het Ministerie van I&W samen met gemeenten en Provincie slimmer gebruik maken van de ruimte en toekomstbestendige ontwikkelingen.	De Minister van Infrastructuur en Waterstaat is het bevoegde gezag voor de MIRT-verkenning. Het onderzoek wordt uitgevoerd door U Ned, als samenwerkingsverband tussen Rijk en regio. Gezamenlijk kijken we graag naar het slim gebruik maken van de ruimte en maatschappelijk verantwoorde investeringen.
4	Indiener vraagt rekening te houden met de voorwaardelijke werkzaamheden, in samenhang en mogelijke koppelkansen van indiener.	Zie paragraaf 2.7.
5	Indiener benadrukt vroegtijdig te willen worden meegenomen in het kader van slim ruimte gebruik en regionale visies. Voor indiener is het van belang inzicht te krijgen wat dit gaat betekenen voor huidige assets en (plannen van) toekomstbestendige investeringen.	Zie paragraaf 2.7.
6	Indiener geeft aan belang voor tijdig inzicht waar welke ontwikkelingen gaan plaatsvinden met oog op nemen efficiënte investeringen. Ook vraagt indiener om aandacht te houden tussen de boven- en ondergrondse investeringen om maatschappelijke kosten laag en beheersbaar te houden. Er wordt verzocht tot vroegtijdige afstemming.	Zie paragraaf 2.7.

5 Commissie MER

5.1 Proces Commissie m.e.r.

Het bevoegd gezag heeft de Commissie m.e.r. om advies gevraagd over reikwijdte en detailniveau van het onderzoek (NRD) en het op te stellen Milieu Effectrapport (MER). De Commissie heeft op 13 juli haar advies hierover uitgebracht.

5.2 Advies Commissie m.e.r. (samenvatting)

- De Commissie constateert dat de afwegingen, die in Zeef 1 zijn gemaakt in de NRD niet voldoende navolgbaar zijn verwoord. De Commissie vraagt zich af of de reikwijdte niet te vroeg is versmald en wijst op het risico dat door deze afweging mogelijk kansen kunnen worden gemist (afvallen ombouwen van een of meer sprinterstations tot intercitystations).
- De Commissie constateert dat het beoordelingskader in de NRD zeer beknopt is en weinig gedetailleerd.
- De Commissie adviseert de gevoelheden m.b.t. andere grote verwante projecten (bv. ontwikkeling a12-zone/aanpassing a27) goed in kaart te brengen.
- De Commissie adviseert om te zorgen voor een helder en transparant participatieproces en daarin het lokaal bestuur, verschillende bevolkingsgroepen en andere belanghebbenden te betrekken.

De Commissie m.e.r. beveelt verder aan:

- Beschrijf de context van het project.
- Beschrijf de samenhang met andere mobiliteits- en woningbouwprojecten in de regio.
- Maak afwegingen in zeef 1 helder.
- Verwerk de aandachtspunten van de commissie bij de uitwerking van de bouwstenen, maatregelen en alternatieven.
- Geef duidelijk op kaart aan wat het studie- en plangebied is.
- Beschrijf de autonome ontwikkelingen tot 2040.
- Werk alternatieven uit om de opgaves op te lossen.
- Onderzoek meekoppelkansen.
- Werk het beoordelingskader in detail uit.
- Maak een goede samenvatting (zelfstandig leesbaar).

5.3 Reactie/verwerking Commissie m.e.r.

Het advies van de Commissie geeft ons goede handvatten om het MER op te stellen en de complexiteit beheersbaar te houden. En bevat daarvoor enkele aanscherpingen ten opzichte van de NRD. De initiatiefnemers verwelkomen het advies van de Commissie, omdat het nog op te stellen MER er beter van wordt en omdat dit bijdraagt aan de kwaliteit van de beslisinformatie in de MIRT-verkenning. In deze paragraaf gaan we puntsgewijs in op de hoofdpunten uit het advies van de Commissie.

Nr	Zienswijzepunt	Antwoord
1	Beschrijf de samenhang tussen de drie opgaves en toon ze op kaart.	Aan de NRD is een beschrijving van de samenhang tussen de drie opgaven inclusief een kaart toegevoegd.
2	Maak de bereikbaarheid inzichtelijk voor werklocaties en voorzieningen voor de verschillende gemeenten in de regio. Zet in de uitwerking nabijheid van arbeidsplaatsen en voorzieningen centraal. Maak onderscheid in gevolgen voor verschillende groepen (bv. sociaaleconomische status).	In de beoordelingsfase brengen wij de bereikbaarheid van arbeidsplaatsen en voorzieningen in beeld.
3	Maak de ambities voor mobiliteit expliciet en kwantificeer de doelstellingen zo goed mogelijk. Het Utrechts (gemeentelijk) mobiliteitsbeleid kiest expliciet voor lopen als belangrijke vervoerswijze. Werk ook dit doel concreet uit.	Om de effecten in beeld te brengen gaan we het beoordelingskader nog een stap verder uitwerken. Het advies van de Cie. m.e.r. nemen we mee in deze uitwerking.
4	Maak inzichtelijk of de gehanteerde woningbouwopgave nog actueel en realistisch is, zowel kwantitatief, kwalitatief als wat betreft de termijn en tijdsduur van realisatie.	In de referentiesituatie maken we gebruik van de meest actuele informatie over de woningbouwopgave. In het MER maken we inzichtelijk wat het effect is van andere scenario's voor woningbouw. Ook maken we in het m.e.r. inzichtelijk wat de verwachte tijdsduur is van de realisatie van de woningbouw in relatie tot de tijdsduur voor de realisatie van de OV maatregelen.

5	Beschrijf de context van het project. Geef aan welke wet- en regelgeving en welk beleid relevant is voor het project. Toon aan dat het project/plan kan voldoen aan de randvoorwaarden die hieruit voortkomen.	Een beschrijving van de context en relevante wet- en regelgeving is opgenomen in de NRD (hoofdstuk 1 en 5).
6	Geef aan welke besluiten er worden genomen voor de realisatie van het voornemen (wie is bevoegd en wat is de planning).	Een beschrijving van de benodigde besluiten nemen we op in het MER
7	Benoem de relevante mobiliteits- en woningbouwprojecten in de regio met mogelijke milieueffecten in samenhang met dit project (bv. a12-zone).	Een beschrijving van belangrijke raakvlakprojecten is opgeschreven in paragraaf 4.7 van de NRD.
8	Breng maatschappelijke ontwikkelingen in kaart a.d.h.v. PBL-scenario's en geef aan hoe het project hiermee rekening houdt.	Een beschrijving hoe wij hiermee omgaan is opgenomen in paragraaf 4.6 van de NRD.
9	Geef aan welke indicatoren zijn gebruikt in Zeef 1. Beschrijf expliciet welke milieuoverwegingen hierbij een rol hebben gespeeld en hoe deze zijn getoetst. Geef aan wie waarover heeft besloten.	De aspecten waarop in zeef 1 beoordeeld is zijn beschreven in paragraaf 3.4. Een eerste beoordeling op milieuoverwegingen heeft plaatsgevonden. Besluitvorming over zeef 1 is beschreven in 3.6.
10	Ga specifiek in op het niet meenemen van de ombouw van een of meer stations tot intercitystations (Zeef 1).	Hierover is extra informatie toegevoegd aan de NRD in paragraaf 3.4.4.

Nr	Zienswijzepunt	Antwoord
11	Beschrijf hoe het verkrijgen van draagvlak een rol heeft gespeeld bij de keuzes. Geef een beschrijving van dit (participatie)proces, wie er betrokken zijn (geweest), wat de resultaten waren en hoe deze zijn verwerkt.	Een beschrijving van de participatie tijdens de pre-verkenning en startfase is opgenomen in paragraaf 6.1 van de NRD.
12	Geef aan hoe de gestelde doelen de keuze en de afbakening van de alternatieven hebben bepaald.	Een beschrijving van de afbakening en trechtering van oplossingsrichtingen is opgenomen in 3.3. en 3.4. van de NRD.
13	Beschrijf hoe het project rekening houdt met de samenhang tussen de verschillende mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen. Geef ook aan hoe via monitoring kan worden bijgestuurd als ontwikkelingen daartoe aanleiding geven.	We bekijken verschillende scenario's voor ruimtelijke ontwikkeling om te toetsen of de OV-maatregelen robuust zijn. Eventuele bijsturing vindt plaats op basis van raakvlakgesprekken die periodiek met andere projecten plaatsvinden.
14	Beschrijf de koppeling van maatregelen en bouwstenen met andere vervoerssystemen (bv. ontwikkeling van de mobiliteitsknoten naar multimodale hubs).	In de NRD is beschreven van welke referentie we uitgaan in het MER met daarbij een beschrijving van andere vervoerssystemen.
15	Besteed aandacht aan de effecten voor het overige OV-netwerk zoals lijnvoering en kwaliteit dienstregeling.	In de beoordelingsfase brengen wij de effecten voor het overige OV-netwerk in beeld.
16	Het lijkt er nu op dat de gekozen alternatieven leiden tot meer drukte op piektijden. Onderzoek of de hoeveelheid voetgangers in de verschillende varianten veranderen van 'continu en	In de beoordelingsfase brengen we het effect op de voetgangers bij Utrecht Centraal in beeld.

	regelmaat' naar 'pieken en dalen'. Werk wanneer nodig vervolgens maatregelen uit om dit te verbeteren. Maak onderscheid in de vervoersstromen in de omgeving van het centraal station en de vervoersstromen in Utrecht Centraal zelf (bv. mogelijkheden spitsspreading of varianten in ruimtelijk opzet).	
17	Geef aan wat uitvoering van de maatregelen van dit project betekent voor de fietsbeleidsdoelen van de gemeente. Houdt daarbij rekening met de sterke interactie tussen fiets en OV. Wanneer negatieve effecten worden verwacht, geef aan welke consequenties daaraan worden verbonden en of aanvullende maatregelen nodig zijn.	In de beoordelingsfase brengen we het effect op de fiets in beeld.
18	Werk uit wat het effect is van de maatregelen op de doelen voor autobereikbaarheid. Geef ook hier aan hoe met eventuele negatieve effecten wordt omgegaan.	In de beoordelingsfase brengen we het effect op de auto in beeld.
19	Inventariseer en onderzoek de meekoppelkansen.	In het MER gaan we aandacht besteden aan meekoppelkansen.

Nr	Zienswijzepunt	Antwoord
20	Werk de verschillen uit tussen de keuze voor bus of tram voor het aantal bereikbare locaties (werk, voorzieningen, sociale netwerk). Geef aan wat de gevolgen zijn voor OV-gebruik en wat de noodzaak is voor ondersteunende voorzieningen voor specifieke doelgroepen. Beschrijf maatregelen voor flankerend beleid.	Waar we maatregelen onderzoeken voor zowel bus als tram geven we in het MER inzicht in de verschillen.
21	Ga expliciet in op het verschil in milieueffecten tussen ondergrondse en bovengrondse tracés.	In het MER gaan we hierop in.
22	Geef duidelijk op kaart aan wat het studie- en plangebied is. De milieueffecten en de reikwijdte ervan variëren voor ieder thema.	In het MER nemen we een kaart op met het studie- en plangebied.
23	Beschrijf de bestaande toestand van het milieu en de autonome ontwikkelingen tot 2040 in het studiegebied, zonder dat het project doorgaat. Geef gedetailleerd aan wat wel en niet bij de autonome ontwikkeling hoort, zoals het aantal te bouwen woningen. Geef ook als startpunt van de beschrijving de referentiesituatie zonder autonome ontwikkeling weer (de huidige situatie).	In het MER geven we een beschrijving van de referentiesituatie voor alle onderdelen van het beoordelingskader.
24	Geef bij de beschrijving van de referentieontwikkeling inzicht in de ontwikkeling van de woningbouw in de tijd (wanneer) en ook in ruimtelijke zin (waar) (ook relevante projecten	In het MER gaan we inzicht geven in het effect van de ontwikkeling van de woningbouw.

	opnemen). Overweeg om ook een beschouwing op te nemen van de consequenties als het project niet zou doorgaan.	
25	Neem de referentiesituatie met en zonder autonome ontwikkelingen op in de milieueffectbeoordelingstabel van de alternatieven en scoor deze. Beschouw in het beoordelingskader de alternatieven ten opzichte van de referentieontwikkeling.	In het MER gaan wij in de basis uit van een referentiesituatie met autonome ontwikkelingen. Daarnaast onderzoeken wij de mogelijkheid om een referentiesituatie zonder autonome ontwikkeling mee te nemen in de milieueffectbeoordeling.
26	Beschrijf de milieueffecten van de alternatieven. Geef daarbij ook mogelijke veranderingen in andere netwerken weer.	In het MER gaan we de milieueffecten van alternatieven beschrijven en mogelijke veranderingen in andere netwerken weergeven waar dat relevant is.
27	Maak onderscheid tussen criteria waarmee kan worden bepaald of specifieke doelen gehaald worden en de milieueffecten in brede zin.	In het MER maken we dit onderscheid.
28	Onderscheid zowel effecten tijdens de uitvoeringsfase als effecten in de gebruiksfase. Breng dit op planniveau in beeld, zodat het een plek krijgt bij de integrale afweging van alternatieven. Verwerk beide fases in twee aparte tabellen.	In het MER brengen we effecten in de uitvoeringsfase en in de gebruiksfase in beeld.

Nr	Zienswijzepunt	Antwoord
29	Werk de in de NRD gekozen multimodale benadering concreet uit in doelstellingen per vervoerswijze. Ga daarbij in op hoe de vervoerswijzen elkaar aanvullen, maar ook waar ze elkaar juist beconcurreren. Geef aan hoe het beleid zal worden uitgevoerd. Neem ook de effecten buiten het plangebied in beschouwing. Werk concreet de effecten uit van de maatregelen ten opzichte van de referentieontwikkeling.	In het MER brengen we de effecten per vervoerswijze in beeld. Dit effect wordt gerelateerd aan de beleidsdoelstellingen per vervoerswijze. Daar waar relevant nemen we effecten buiten het plangebied in beschouwing.
30	Beschouw bij geluid, trillingen en luchtkwaliteit ook het aanvullend lokaal beleid op deze aspecten en het beleid voor gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit zoals volgt uit de Utrechtse Nota Volksgezondheid. Als blijkt dat er sprake is van overschrijding van de wettelijke grenswaarden en/of (lokaal) beleidsmatig vastgestelde streefwaarden, breng dan indicatief in beeld met welke maatregelen deze overschrijding kan worden gemitigeerd en hoe effectief deze maatregelen zijn.	In het MER houden we rekening met aanvullend lokaal beleid.
31	Beschrijf in het MER de gevolgen van extra deposities op het/de Natura 2000-gebied(en) en het/de NNN-gebied(en). Het Voorkeursalternatief moet uitvoerbaar zijn binnen de kaders van de Wet	In het MER is een toets opgenomen van wettelijke kaders. Waaronder de Wet natuurbescherming.

	natuurbescherming (Wnb). Toon in het MER aan dat dit het geval is.	
32	Laat zien voor welke milieuaspecten er onvoldoende informatie is. Spits dit toe op belangrijke aspecten voor de besluitvorming zodat de consequenties van het tekort kunnen worden beoordeeld. Geef ook aan hoe ontbrekende gegevens, bijvoorbeeld via monitoring, op korte termijn kunnen worden aangevuld.	Indien daar sprake van is wordt in het MER opgenomen dat er onvoldoende informatie is.
33	De Commissie geeft aan de betrokken bevoegde gezagen in overweging om een boekhouding van activiteiten te ontwikkelen voor het gebied als geheel. Hierin kan via monitoring worden bijgehouden waar en wanneer precies welke activiteiten plaatsvinden en met welke belasting.	De bevoegde gezagen nemen het advies van het MER om een boekhouding van activiteiten te ontwikkelen voor het gebied als geheel in overweging.
34	Zorg voor een zo beknopt mogelijke hoofdtekst van het MER. Doe dit door achtergrondgegevens niet in de hoofdtekst zelf maar in een bijlage op te nemen.	Bij het opstellen van het MER gaan we dit advies ter harte nemen.
35	Zorg voor een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst.	Bij het opstellen van het MER gaan we dit advies ter harte nemen.
36	Zorg voor recent, goed en breed toegankelijk kaartmateriaal en tekeningen met duidelijke, leesbare en kloppende legenda's.	Bij het opstellen van het MER gaan we dit advies ter harte nemen.

Nr	Zienswijzepunt	Antwoord
37	De Commissie geeft in overweging naast een 'papieren MER' een digitaal MER op te stellen en/of een toegankelijke webpagina in te richten waarop omwonenden en andere belanghebbenden de effecten goed kunnen nagaan.	We gaan een digitaal MER opstellen.

Bijlage 1 Advies Commissie m.e.r.