

1. **Hoeveel meer auto's verwacht het college dat in dit alternatief over waterlinieweg en NRU gaat rijden?**

Het land, de regio Utrecht en de stad Utrecht groeien. Dit betekent ook een groei van het autoverkeer. De mate waarin het autoverkeer groeit is afhankelijk welke keuzes gemaakt worden. Om het autoverkeer zo beperkt mogelijk te laten groeien is binnen het ARU gekozen om, naast het vergroten van de capaciteit van de snelwegen in te zetten op vraagbeïnvloedingsmaatregelen die ervoor zorgen dat het autogebruik minder hard groeit en mensen meer gebruik gaan maken van de fiets en het openbaar vervoer voor (een deel) van hun reizen. Door deze aanpak zal de groei van het autoverkeer zo beperkt mogelijk zijn. Dit leidt bij het Alternatief Ring Utrecht ten opzichte van het Tracébesluit ook tot een lagere toename van autoverkeer op de snelwegen en onderliggende wegen.

De maatregelen behorende bij het Alternatief Ring Utrecht zorgen er voor dat in 2040 op de NRU circa 12% minder autoverkeer rijdt dan bij uitvoering van het Tracébesluit. Onderstaande tabel is een uitsnede uit het rapport ‘Alternatief Ring Utrecht Einddocument Mobiliteitsadvies en modellering’ dat op 20 december 2023 openbaar is gemaakt.

	2015	Referentie	TB	ARU	Effect ARU t.o.v. TB
Noordelijke Randweg Utrecht	46.000	78.000 +68%	76.000 +65%	67.000 +44%	-12%

In deze variant van het Alternatief maakt Betalen naar Gebruik onderdeel uit van het maatregelenpakket. In de variant zonder Betalen naar Gebruik rijdt er nog steeds minder verkeer over de NRU dan bij het TB, alleen is het verschil dan minder groot, namelijk 2%.

2. **Hoewel er geen geld voor is, is het wel de inzet om de NRU te verbreden. Hoeveel bomen denkt het college dat voor de opwaardering van NRU gekapt moeten worden?**

Het aantal te kappen bomen hangt af van de NRU-variant die we kiezen, het ontwerp van de weg en de gehanteerde bouwmethoden. Deze drie variabelen zijn nog niet bekend en dus weten we pas in een later stadium hoeveel bomen er gekapt moeten worden voor de reconstructie van de NRU. Wel weten we uit de planvorming van Spoor 1 (IPvE 2018) het volgende: voor het bouwen van Spoor 1 moesten circa 1.000 bomen gekapt worden. Er kunnen na de bouw gelukkig ook veel nieuwe bomen worden gepland. Het plangebied NRU had met de plannen uit 2018 een negatief saldo van -460 bomen. Kappen van zulke grote aantallen bomen is bij zo’n groot verkeersproject helaas onvermijdelijk. Het kappen is nodig om ruimte te maken voor nieuwe infrastructuur, maar ook voor werkruimte en omleiden van verkeer.