

DATUM	25 september 2017	NUMMER PS	
AFDELING	OV	COMMISSIE	MME
STELLER	Jacqueline van Gils	DOORKIESNUMMER	06 22546541
DOCUMENTNUMMER	81B9ADAC	PORTEFEUILLEHOUDER	J. Verbeek-Nijhof

---

**Titel** : Statenvoorstel busstalling

---

### Inhoudsopgave

Ontwerpbesluit	pag. 5
Toelichting	pag. 6

Bijlage(n): 2 (Rapport locatieonderzoek en memorandum businesscasus busstalling)

---

Aan Provinciale Staten,

### Inleiding

#### *Voorgeschiedenis*

In 2012 heeft de gemeente Utrecht, eigenaar van de huidige stadsbusstalling, de huur opgezegd per eind 2019. In de concessie U-OV is opgenomen dat de provincie ervoor zorgt dat er tijdig een vervangende stalling beschikbaar komt. De huidige stadsbusstalling belemmert de transformatie van de Merwedekanaalzone door zijn omvang en de geldende milieucontouren (veiligheid, geluid).

#### *Essentie / samenvatting*

Het realiseren van een nieuwe staling in eigen beheer biedt ons de volgende voordelen:

- We kunnen hoogwaardig en betaalbaar openbaar busvervoer in Utrecht blijven bieden;
- De Merwedekanaalzone kan zonder beperkingen worden getransformeerd naar woongebied, waarmee binnenstedelijk invulling kan worden gegeven aan de woningbehoefte;
- Onze afhankelijkheid van derden voor het bieden van hoogwaardig en betaalbaar openbaar busvervoer vervalt door het eigendom van de stalling en we creëren hiermee een level playing field voor toekomstige aanbestedingen van de OV concessie;
- We kunnen de grond voor een marktconform tarief verwerven.

#### *Meetbaar / beoogd beleidseffect*

Met de nieuwe busstalling kan blijvend hoogwaardig openbaar busvervoer voor maatschappelijk verantwoorde kosten worden geboden.

## **Financiële consequenties**

### *Investeringsraming*

De investeringsraming van de nieuwe stadsbusstalling bestaat uit grond aankoop en bouw- en ontwikkelingskosten voor de busstalling. De totale raming bedraagt € 29,8 miljoen, waarvan € 7,2 miljoen voor de aankoop van de benodigde grond.

Voor de grondaankoop en de ontwikkeling en bouw van de stalling is een investeringskrediet van € 29,8 miljoen nodig.

### *Jaarlijkse lasten*

De investeringskosten worden geactiveerd. Onderdeel daarvan zijn de grondkosten die ook worden geactiveerd, maar daarop wordt niet afgeschreven. Daarmee bedragen de jaarlijkse afschrijvingskosten € 0,75 mln. Samen met de beheer- en onderhoudskosten van € 0,60 mln. bedragen de jaarlijkse kosten € 1,35 mln.

### *Jaarlijkse dekking*

De afschrijvingslasten en beheer- en onderhoudskosten worden gedekt uit de huuropbrengsten à € 1,15 miljoen per jaar die momenteel nog aan de gemeente Utrecht worden betaald voor de huidige stalling aan de Europalaan. Na realisatie van de nieuwe stalling gaat de huurvergoeding die de concessiehouder betaalt naar de provincie. Deze huur moet dan met € 0,2 miljoen worden verhoogd. Deze huurverhoging wordt gecompenseerd aan de vervoerder.

Daarnaast ontstaan door de verplaatsing extra logistieke kosten voor de vervoerder die geraamd zijn op maximaal € 0,74 miljoen per jaar.

De vergoeding voor de huurverhoging en de extra logistieke kosten valt ruimschoots binnen de stelpost van € 1,2 miljoen die daartoe gereserveerd is in de OV-begroting voor de bouw en exploitatie van de nieuwe busstalling tot einde concessie (eind 2023). Daarna vormen de totale huurkosten en logistieke kosten een integraal onderdeel van een nieuwe DRU-prijs voor een volgende concessie. Binnen de meerjarenraming is voor de periode 2019-2023 (en voor daarna) jaarlijks €1,2 miljoen beschikbaar voor de nieuwe busstalling. Op basis van dit besluit blijft hiervan jaarlijks €0,26 miljoen beschikbaar.

### *Fiscaal*

Voor de busstalling wordt voorgesteld aan de vervoerder huur met BTW te vragen. Dit is gelijk aan de afspraken die met de vervoerder en belastingdienst zijn gemaakt over de verhuur van de tramremise en het trammaterieel. Alle hierboven genoemde bedragen zijn exclusief BTW.

Met de gemeente Utrecht is op 17 mei 2017 bestuurlijk afgesproken dat zij zich inspannen voor het minimaliseren van de extra logistieke kosten door het optimaliseren van de doorstroming van het busverkeer in de directe omgeving van de nieuwe busstalling en op de corridor Europalaan - Centraal Station.

Daarnaast is met de gemeente Utrecht, RWS en Qbuzz bestuurlijk afgesproken om samen te werken aan een betere doorstroming van het OV in de regio in het algemeen. Ook hierdoor kunnen de exploitatiekosten van het OV dalen en onder andere de (resterende) extra logistieke kosten worden gecompenseerd.

## **Bestuurlijke dilemma's / politieke gevoeligheid**

Een stadsbusstalling past in eerste oogopslag niet één op één in het 'Verstedelijkingsperspectief A12 Centraal'. We hebben onderzocht of de busstalling (in een gebouwde voorziening) kan worden gecombineerd met andere functies zoals wonen. Dit is mogelijk. Daarmee staat de ontwikkeling van de busstalling een eventuele latere invulling conform het gewenste eindbeeld uit het verstedelijkingsperspectief niet in de weg. Ook het eigenaarschap van de grond biedt mogelijkheden om in de toekomst actief invulling te geven aan het gewenste eindbeeld. De nieuwe busstalling wordt afgeschreven over 30 jaar.

Rijkswaterstaat heeft in een reactie op de uitgevoerde locatiestudie naar een busstallingslocatie aangegeven alle ontwikkelingen in het gebied kritisch te volgen en vast te houden aan het Verstedelijkingsperspectief A12 Centraal.

### **Overwogen oplossingsrichtingen en alternatieven**

In samenwerking met de gemeente Utrecht hebben wij een uitgebreid onderzoeksproces doorlopen om tot een geschikte locatie te komen. Het proces is gestart met het definiëren van de opgave: moet de huidige stalling één op één worden verplaatst of zijn er andere, betere oplossingen mogelijk. Dit resulteerde in de conclusie dat de nieuwe stalling in omvang en functionaliteiten nagenoeg gelijk moet blijven aan de huidige stalling, dat de stalling vanuit kosten op maaiveld moet worden gerealiseerd (niet ondergronds of gestapeld) en dat er een snelle verbinding moet zijn tussen de nieuwe locatie en Utrecht CS in verband met exploitatiekosten van het OV. Op basis van de gedefinieerde opgave (vertaalt in een functioneel programma van eisen) zijn we een studie gestart naar mogelijke locaties voor de nieuwe stalling. Via een trechteringsproces hebben we 6 locaties als 'kansrijke optie' bestempeld, te weten: Kruisvaarkade (tussen spoor en Dichterswijk), Jaarbeursterrein (P2/P4), huidige stalling inpakken en combineren met woningen, Papendorp (nabij Prins Claus brug), Strijkviertel (bedrijventerrein in de noordwest hoek van verkeersknooppunt Ouderijn) en Westraven (braakliggend terrein naast P+R Westraven). Deze hebben we nader onderzocht en eenduidig beoordeeld op de volgende criteria:

- Exploitatie van de stalling (functioneel), inclusief toekomstwaarde (o.a. kansen voor zero-emissie busvloot)
- Kwalitatieve en kwantitatieve (effect op aantal woningen) ruimtelijke inpassing
- Milieu aspecten
- Verkeerskundige ontsluiting (snelle reistijd naar Utrecht CS)
- Haalbaarheid beoogde verhuisdatum
- Jaarlijkse kosten (OV exploitatiekosten, investeringskosten en beheer- en onderhoudskosten)
- Risico's
- Kansen

Op basis van een integrale afweging van alle provinciale en gemeentelijke belangen hebben we geconcludeerd dat de locatie Westraven de meest geschikte locatie is.

Uitgebreide informatie over de uitgevoerde locatiestudie vindt u in de rapportage 'Locatiestudie, stadsbusstalling concessie regio Utrecht' die als bijlage is toegevoegd aan deze notitie.

Vervolgens zijn we in gesprek gegaan met de grondeigenaar en hebben we diverse scenario's (langdurige huur, koop van turnkey stalling, gezamenlijke ontwikkeling van de stalling (PPS) en koop van de grond) onderzocht om ons doel te realiseren: een stalling beschikbaar stellen aan de concessiehouder. Dit heeft geresulteerd in ons besluit om over te gaan tot aanschaf van bouwrijpe grond. Om te waarborgen dat er geen sprake is van staatssteun, hebben we met een onafhankelijke taxatie geverifieerd of de overeengekomen prijs marktconform is (voorwaarde om geen sprake te laten zijn van staatssteun). Dit is het geval: de getaxeerde waarde ligt iets hoger dan de overeengekomen prijs.

### **Effecten op duurzaamheid**

Uitgangspunt voor de totstandkoming van de in dit document beschreven besluiten zijn integraliteit en Life Cycle benadering. Als uitgangspunten hebben we gehanteerd dat de stalling een levensduur heeft van 30 jaar, zo universeel mogelijk is, zodat toekomstige concessiehouders de concessie effectief en efficiënt kunnen uitvoeren en de locatie ontwikkeld kan worden conform het verstedelijkingsperspectief A12 Centraal.

Concreet wordt de stalling uitgevoerd met een aantal duurzame maatregelen, zoals deze ook al aanwezig zijn op de huidige locatie: laadvoorzieningen voor elektrische stadsbussen en elektrische auto's, zonnepanelen en een duurzame wasinstallatie voor de bussen.

Tot slot is de nieuwe locatie ruimtelijk geschikt om in de toekomst invulling te geven aan het in het coalitieakkoord 2015-2019 opgenomen streven om in 2028 zero emissie busvervoer te hebben, waarbij wordt opgemerkt dat specifieke maatregelen en investeringen hiervoor geen onderdeel uitmaken van het voorliggende besluit.

Voorgesteld wordt

1. in te stemmen met het in eigen beheer realiseren van een busstalling in Westraven
2. In te stemmen met het beschikbaar stellen van een investeringskrediet van €29,8 miljoen voor de aanschaf van grond en de ontwikkeling en realisatie van de busstalling

Gedeputeerde Staten,

Voorzitter,

Secretaris,

## **Ontwerp-besluit**

Provinciale Staten van Utrecht in vergadering bijeen op 25 september 2017;

Gelet op het voorstel van Gedeputeerde Staten van 22 augustus 2017, afdeling OV exploitatie, nummer 81B9ADAC;

Gelezen;

Overwegende dat de beschikbaarheid van een busstalling essentieel is voor het kunnen blijven bieden van hoogwaardig openbaar vervoer in de regio Utrecht een provinciale verantwoordelijkheid is;

Besluiten:

- In te stemmen met het in eigen beheer realiseren van een busstalling in Westraven
- In te stemmen met het beschikbaar stellen van een investeringskrediet van €29,8 miljoen voor de aanschaf van grond en de ontwikkeling en realisatie van de busstalling

Voorzitter,

Griffier,

## Toelichting

### 1. Wettelijke grondslag

Art. 158 Provinciewet

### 2. Beoogd effect

Met de nieuwe busstalling kan blijvend hoogwaardig openbaar busvervoer voor maatschappelijk verantwoorde kosten worden geboden.

### 3. Effecten op duurzaamheid

Uitgangspunt voor de totstandkoming van de in dit document beschreven besluiten zijn integraliteit en Life Cycle benadering. Als uitgangspunten hebben we gehanteerd dat de stalling een levensduur heeft van 30 jaar, zo universeel mogelijk is, zodat toekomstige concessiehouders de concessie effectief en efficiënt kunnen uitvoeren en de locatie ontwikkeld kan worden conform het verstedelijkingsperspectief A12 Centraal.

Concreet wordt de stalling uitgevoerd met een aantal duurzame maatregelen, zoals deze ook al aanwezig zijn op de huidige locatie: laadvoorzieningen voor elektrische stadsbussen en elektrische auto's, zonnepanelen en een duurzame wasinstallatie voor de bussen.

Tot slot is de nieuwe locatie ruimtelijk geschikt om in de toekomst invulling te geven aan het in het coalitieakkoord 2015-2019 opgenomen streven om in 2028 zero emissie busvervoer te hebben, waarbij wordt opgemerkt dat specifieke maatregelen en investeringen hiervoor geen onderdeel uitmaken van het voorliggende besluit.

### 4. Argumenten

Het nemen van het besluit om in eigen beheer een nieuwe busstalling te realiseren heeft de volgende voordelen:

- *Blijven waarborgen hoogwaardig en betaalbaar OV*

Met de beschikbaarheid van de nieuwe stalling in Westraven kan de provincie als concessieverlener hoogwaardig en betaalbaar OV in Utrecht blijven bieden vanaf het moment dat de oude stalling niet meer beschikbaar is (huur is opgezegd). De nieuwe locatie kan voldoen aan alle eisen en biedt ruimte voor eventuele toekomstige ontwikkelingen.

- *Herontwikkeling van Merwedekanaalzone kan doorgang vinden*

Met het vertrek kan de stalling aan de Europalaan kan de Merwedekanaalzone zonder beperkingen worden getransformeerd naar woongebied, waarmee binnenstedelijk invulling kan worden gegeven aan de woningbehoefte.

- *Level playing field toekomstige aanbestedingen van de OV concessie Utrecht*

Met het eigendom van de stalling vervalt de afhankelijkheid van derden voor het kunnen bieden van hoogwaardig en betaalbaar OV en wordt een level playing field gecreëerd voor toekomstige aanbestedingen van de OV concessie.

- *Het op dit moment in eigendom kunnen krijgen van het terrein voor een marktconforme prijs*

Met de eigenaar van de grond is een principeakkoord bereikt over de aankoop van de grond voor een marktconforme prijs (geverifieerd met een onafhankelijke taxatie). De grond zal in januari 2019 bouwrijp worden geleverd, zodat de stalling kan worden gerealiseerd.

## **5. Kanttekeningen**

N.v.t.

## **6. Financiën**

### *Investeringsraming*

De investeringsraming van de nieuwe stadsbusstalling bestaat uit grond aankoop en bouw- en ontwikkelingskosten voor de busstalling. De totale raming bedraagt € 29,8 miljoen, waarvan € 7,2 miljoen voor de aankoop van de benodigde grond.

Voor de grondaankoop en de ontwikkeling en bouw van de stalling is een investeringskrediet van € 29,8 miljoen nodig.

### *Jaarlijkse lasten*

De investeringskosten (exclusief grondaankoop) worden geactiveerd. Daarmee bedragen de jaarlijkse afschrijvingskosten € 0,75 miljoen. Samen met de beheer- en onderhoudskosten van € 0,60 miljoen bedragen de jaarlijkse kosten € 1,35 miljoen.

### *Jaarlijkse dekking*

De afschrijvingslasten en beheer- en onderhoudskosten worden gedekt uit de huuropbrengsten à € 1,15 miljoen per jaar die momenteel nog aan de gemeente Utrecht worden betaald voor de huidige stalling aan de Europalaan. Na realisatie van de nieuwe stalling gaat de huurvergoeding die de concessiehouder betaalt naar de provincie. Deze huur moet dan met € 0,2 miljoen worden verhoogd. Deze huurverhoging wordt gecompenseerd aan de vervoerder.

Daarnaast ontstaan door de verplaatsing extra logistieke kosten voor de vervoerder die geraamd zijn op maximaal € 0,74 miljoen per jaar.

De vergoeding voor de huurverhoging en de extra logistieke kosten valt ruimschoots binnen de stelpost van € 1,2 miljoen die daartoe gereserveerd is in de OV-begroting voor de bouw en exploitatie van de nieuwe busstalling tot einde concessie (eind 2023). Daarna vormen de totale huurkosten en logistieke kosten een integraal onderdeel van een nieuwe DRU-prijs voor een volgende concessie. Binnen de meerjarenraming is voor de periode 2019-2023 (en voor daarna) jaarlijks €1,2 miljoen beschikbaar voor de nieuwe busstalling. Op basis van dit besluit blijft hiervan jaarlijks €0,26 miljoen beschikbaar.

Met de gemeente Utrecht is op 17 mei 2017 bestuurlijk afgesproken dat zij zich inspannen voor het minimaliseren van de extra logistieke kosten door het optimaliseren van de doorstroming van het busverkeer in de directe omgeving van de nieuwe busstalling en op de corridor Europalaan - Centraal Station.

Daarnaast is met de gemeente Utrecht, RWS en Qbuzz bestuurlijk afgesproken om samen te werken aan een betere doorstroming van het OV in de regio in het algemeen. Ook hierdoor kunnen de exploitatiekosten van het OV dalen en onder andere de (resterende) extra logistieke kosten worden gecompenseerd.

## **7. Realisatie**

Na uw besluit zal de planontwikkeling starten, zodat begin 2019 gestart kan worden met de realisatie van de nieuwe stalling. Met de gemeente Utrecht is afgesproken dat in 2018 de definitieve verhuisdatum zal worden vastgesteld.

## **8. Juridisch**

N.v.t.

## **9. Europa**

N.v.t.

## **10. Communicatie**

Publicitair wordt aandacht geschonken aan het moment van in gebruik name van de nieuwe stalling. Dit zal een gezamenlijk persmoment zijn met de concessiehouder QBuzz.

## **11. Bijlagen**

1. Rapport 'Locatiestudie, stadsbusstalling concessie regio Utrecht'
2. Memorandum 'Businesscasus stadsbusstalling Utrecht'