



# **Locatiestudie**

**Stadsbusstalling concessie regio Utrecht**

8 juli 2015



# Locatiestudie

Stadsbusstalling concessie regio Utrecht

8 juli 2015

*1.0 definitief*

**Opdrachtgever:** Provincie Utrecht, afdeling OV

**Auteur:** Jacqueline van Gils

**Versie:** 1.0 definitief

**Goedgekeurd en vrijgegeven door:** Helma Born

## Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Strategische asset</b>	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>Randvoorwaarden en uitgangspunten</b>	<b>4</b>
3.1	Inleiding	4
3.2	Eén of meerdere stallingen	4
3.3	Snelle verbinding tussen stalling en Utrecht CS en ligging t.o.v. beginpunten	4
3.4	Ondergronds, bovengronds, gestapeld stallen	6
3.5	Programma van eisen busstalling	7
<b>4</b>	<b>Aanpak</b>	<b>8</b>
4.1	Gehanteerde werkwijze	8
4.2	Samenwerking provincie, gemeente en concessiehouder	8
4.3	Integraal beoordelingskader	8
<b>5</b>	<b>Resultaten onderzoek</b>	<b>9</b>
5.1	Kansrijke locaties	9
5.2	Afweging	10
5.3	Conclusie	10

© 2012, Procap adviseurs en projectmanagers. Niets uit dit werk mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden op welke andere wijze dan ook, daaronder mede begrepen gehele of gedeeltelijke bewerking van het werk, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Procap adviseurs en projectmanagers.

## 1 Inleiding

De huidige stadsbusstalling aan de Europalaan in Utrecht, die in eigendom is van de gemeente Utrecht en wordt gehuurd door de concessiehouder, is per 19 december 2019 niet meer beschikbaar als stadsbusstalling. De gemeente Utrecht heeft de huurovereenkomst opgezegd, zodat zij nadere invulling kunnen geven aan de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone tot hoogwaardige woon-, werk- en recreatieomgeving. Met de herontwikkeling geeft de gemeente Utrecht invulling aan de woningbouwopgave. De huidige busstalling belemmert deze ontwikkeling vanwege de geldende milieucontouren en de omvang van de stalling. De provincie ondersteunt de herontwikkeling van deze locatie, vanuit het beleid om de woningbouwopgave voor een belangrijk deel binnenstedelijk op te lossen.

In een brief van het college van B&W van mei 2012 is de opzegging nogmaals bevestigd als reactie op een verzoek van BRU (voorheen concessieverlener; thans provincie Utrecht) om de stalling langer te mogen gebruiken.

Dit betekent dat er een nieuwe stalling moet komen. In de concessie Tram en Bus regio Utrecht is daarover opgenomen dat:

- BRU uiterlijk eind 2018 duidelijkheid geeft aan de vervoerder over de busstalling.
- BRU een vervangende stalling kan aanwijzen tot einde concessie.
- Indien BRU geen stalling aanwijst BRU en de vervoerder gezamenlijk een nieuwe stalling aanwijzen.
- De vervoerder voor de nieuwe stalling rekening moet houden met de huidige huurkosten van de stalling aan de Europalaan en dat BRU het risico draagt van meerkosten voor huur en exploitatie van een nieuwe stalling

In 2013 zijn door BRU (en vervolgens door de Provincie Utrecht als rechtsopvolger) diverse verkennende activiteiten ondernomen met betrekking tot een nieuwe busstalling, waaronder bestuurlijke overleggen met de gemeente Utrecht, waarin door de wethouders Verkeer en Vervoer en Ruimtelijke ordening is uitgesproken gezamenlijk nader onderzoek te doen naar locaties.

Dit rapport beschrijft het uitgevoerde onderzoek naar locaties voor de nieuwe busstalling. Het onderzoek is uitgevoerd onder leiding van de provincie Utrecht en in nauwe samenwerking met gemeente Utrecht.

## 2 Strategische asset

De Utrechtse stadsbusstalling (verder afgekort als 'stalling') is een essentiële asset voor het busvervoer in Utrecht. Op de huidige stalling aan de Europalaan worden ca. 185 bussen gestald, schoongemaakt en onderhouden. Tevens is de stalling de opkomstplek voor een groot deel van het rijdend personeel en is het regiokantoor er gehuisvest, waar activiteiten plaatsvinden voor de OV-exploitatie.

In de Utrechtse situatie is de busstalling een strategische asset voor het kunnen bieden van hoogwaardig en betaalbaar Openbaar Vervoer (verder afgekort als 'OV'), omdat de ligging van de busstalling ten opzichte van Utrecht CS een zeer kostenbepalend onderdeel is van de busexploitatie. Daarnaast is de beschikbaarheid van ca. 30.000m<sup>2</sup> nabij Utrecht CS beperkt en die neemt in de toekomst verder af gezien de groei van de stad.

Om als concessieverlener hoogwaardig en betaalbaar busvervoer in Utrecht te kunnen blijven waarborgen is het zeer wenselijk om de stalling in eigendom te hebben. Hiermee is er zekerheid over de beschikbaarheid van een stalling op een geschikte kosten efficiënte locatie en is er een level playing field voor inschrijvende partijen bij de toekomstige aanbestedingen van de OV concessie. Ditzelfde principe hanteren we voor de tramremise.

De keuze om de stalling als concessiehouder in eigendom te hebben in de Utrechtse situatie wordt bevestigd door een landelijk uitgevoerd onafhankelijk onderzoek. Ook een benchmark onder concessieverleners ondersteunt deze keuze. In andere situaties kan het logischer zijn om de beschikbaarheid van een stalling bij de markt te leggen.

Opgemerkt wordt dat naast de stadsbusstalling aan de Europalaan de huidige concessiehouder gebruik maakt van nog 3 kleine busstallingen voor het uitvoeren in de concessie regio Utrecht. Hierbij is geen sprake van strategische assets. Deze liggen verspreid over de regio en hiervoor is de concessiehouder zelf geheel verantwoordelijk.

## 3 Randvoorwaarden en uitgangspunten

### 3.1 Inleiding

Alvorens te starten met een zoektocht naar een geschikte locatie voor de stalling is het essentieel te definiëren aan welke eisen de locatie moet voldoen. De verplichte verhuizing is aangegrepen om te bepalen op welke wijze de busexploitatie zo efficiënt mogelijk kan worden uitgevoerd. De resultaten van deze challenge van de huidige situatie is beschreven in dit hoofdstuk: de definitie van de opgave.

### 3.2 Eén of meerdere stallingen

In de huidige situatie wordt het grootste gedeelte van de busvloot gestald op de stalling aan de Europalaan en zijn er nog 3 kleinere stallingen in de regio. Alle bussen worden op de Europalaan schoongemaakt, getankt en onderhouden. In samenwerking met de concessiehouder is onderzocht of de exploitatie efficiënter kan door meerdere stallingslocaties te gebruiken. Tevens is gekeken wat het kosteneffect is van het op een andere locatie uitvoeren van het onderhoud van de bussen. Als uitgangspunt voor het onderzoek is de huidige dienstregeling gebruikt. Geconcludeerd is dat het voor de Utrechtse situatie het meest kostenefficiënt is om de huidige situatie te continueren op een nieuwe locatie. Dit betekent dat de nieuwe locatie schikt moet zijn voor het stallen en dagelijks onderhouden van ca. 185 bussen.

### 3.3 Snelle verbinding tussen stalling en Utrecht CS en ligging t.o.v. beginpunten

Samen met de concessiehouder is ook gekeken naar de kostenbepalende factoren in de busexploitatie in relatie tot de stalling. Deze kosten zijn niet direct af te leiden uit het jaarlijkse Vervoerplan (dienstregulingsuren, afgekort: DRU's) en daarmee onderdeel van de reguliere subsidiekosten tussen de concessiehouder en concessieverlener. Deze indirecte kosten maakt de concessiehouder echter wel en zitten daarom in het huidige, en toekomstig, DRU-tarief versleuteld.

Bij de aan de stadsbusstalling Utrecht verbonden jaarlijkse exploitatiekosten, zijn de volgende factoren naar voren gekomen:

1. de ligging en aanrijroute ten opzichte van de Utrecht CS als belangrijke begin- en eindpunt voor bussen met hun chauffeur
2. de ligging en aanrijroute van de stalling ten opzichte van de overige begin- en eindpunten voor bussen met hun chauffeur
3. de beschikbaarheid van een frequente en snelle OV verbinding tussen Utrecht CS (waar chauffeurswissel grotendeels plaatsvindt) en de stalling als opkomstplek voor rijdend personeel.

De oorsprong van bovenstaande factoren ligt in het exploitatiemodel dat de concessiehouder hanteert voor de (stads)buslijnen in Utrecht. Dit wordt bepaald door:

1. de opbouw van de dienstregeling in Utrecht, die voortkomend uit de vervoersvraag van reizigers in de stad
2. de landelijk geldende Openbaar Vervoer cao

Opgemerkt wordt dat elke andere concessiehouder dan de huidige (einde concessie: 2023) met bovenstaande aspecten te maken krijgt .

Hieronder zijn de kostenbepalende factoren in de busexploitatie kort toegelicht.

#### **1. Ligging t.o.v. Utrecht Centraal**

Utrecht Centraal is voor veel Utrechtse buslijnen het begin- of eindpunt. Met de komst van de Uithoftramlijn wordt dit weliswaar iets minder, maar Utrecht Centraal blijft ook in toekomstige scenario's veruit de dominantste (bus)knoop van Utrecht voor buslijnen in en direct rond de stad. In het bijzonder betreft dit versterkingsritten in de spitsuren. Dit betekent dat er gedurende de gehele dag, en vooral buiten de spitsuren, diverse busbewegingen gereden worden tussen de stallingslocatie en Utrecht Centraal. Afhankelijk van de afstand en de aanrijtijden bepaalt dit de jaarlijkse kilometerkosten (per bus) en personeelskosten (inzet chauffeurs). Des te meer kilometers gereden moet worden en des te langer dit duurt; des te hoger de jaarlijkse indirecte OV-exploitatiekosten. Een korte, directe en relatief snelle route met Utrecht Centraal is dus belangrijk om deze kostenfactor laag te houden. De oostzijde van Utrecht vervalt hierdoor al als zoeklocatie, omdat de drukke binnenstadsroute als invalsweg ongeschikt is.

#### **2. Ligging t.o.v. andere begin- en eindpunten**

Ook veel Utrechtse buslijnen beginnen in de buitenwijken en eindigen in een buitenwijk aan de andere kant van Utrecht. In veruit de meeste gevallen rijden deze via Utrecht Centraal, maar dat geldt niet voor alle lijnen. In vrijwel alle windrichtingen zijn er in Utrecht van deze begin- en eindpunten te vinden. Op diverse van deze beginpunten starten en eindigen ook meerdere lijnen. In de vroege ochtenduren wordt de exploitatie opgebouwd doordat bussen met hun chauffeur vanuit de stalling rijden naar deze beginpunten. Meestal na de avondspits wordt de frequentie op deze lijnen teruggebracht, waardoor vanaf deze eindpunten bussen met hun chauffeur terug rijden naar de stalling. Na afloop van de late dienst keren vanaf deze eindpunten de resterende bussen met hun chauffeur terug naar de stalling. Ook hier geldt dat des te meer kilometers gereden moet worden en des te langer dit duurt; des te hoger de jaarlijkse indirecte OV-exploitatiekosten. Om deze kostenfactor laag te houden is het van belang om te beschikken over meerdere goede uitvalsroutes naar deze begin- en eindpunten. Dit kan worden bereikt met goede ligging aan de stedelijke verdeelring en aansluiting op de Ring Utrecht (Rijkswegennet). De noordzijde van

Utrecht (Overvecht, Lage Weide) scoren hierdoor relatief ongunstig ten opzichte van locaties in Utrecht-zuidwest.

### 3. Beschikbaarheid frequente en snelle OV verbinding stalling Utrecht CS

Anders dan de bussen die een hele dag (van 6.00 uur tot 1.00 uur 's nachts) ingezet worden, hebben chauffeurs uiteraard recht op hun pauzes en tijdige aflossing. De kosten van een chauffeur worden gemaakt op het moment dat deze zijn opkomstplek verlaat tot het moment dat hij/zij daar terugkeert. Deze opkomstplek is de stadsbusstalling. Indien de chauffeur vanaf de stalling direct met een bus vertrekt of terugkomt, dan vallen deze personeelskosten onder de hierboven beschreven factoren. Echter, de meeste chauffeurs wisselen tijdens hun dienst van bus: sommige rijden alleen uit met een bus, maar laten hun bus dan achter voor een collega. Of andersom, chauffeurs nemen een bus over en nemen die aan het eind van hun dienst mee terug naar de stalling. Er zijn ook chauffeursdiensten waar een buschauffeur geen bus meeneemt vanuit de stalling en ook niet terugbrengt. Veruit de meeste van deze chauffeurswissels gebeuren op Utrecht Centraal. Door dit daar zo veel mogelijk te concentreren, ontstaat een zo efficiënt mogelijke exploitatie. Randvoorwaardelijk daarvoor is echter wel dat de verbinding tussen de opkomstplek (de stalling) en Utrecht Centraal zo min mogelijk reistijd kost: des te langer de loop-, wacht- en rijtijd duren, des te meer indirecte chauffeursinzet nodig is. Daarmee zijn deze chauffeurskosten tussen Utrecht Centraal en de stalling het sterkst bepalend voor de totale OV-exploitatiekosten. Dit komt omdat de chauffeurswissels meerdere malen per dag plaatsvinden (vaker dan het heen en weer rijden met bussen vanuit de stalling) en de personele kosten veruit de belangrijkste OV-kostenfactor zijn (meer dan de kilometerkosten voor de bus). Vanwege deze kostenfactor is het noodzakelijk dat een stallingslocatie gelegen is op korte reistijd van Utrecht Centraal. Dit kan het best met regulier OV, zoals nu het geval is met de huidige Europalaanstalling. Indien hiervoor een frequente pendeldienst moet worden geregeld, nemen de exploitatiekosten uiteraard ook fors toe. Ook hier scoren locaties in Utrecht-zuidwest direct gelegen aan de tram-/HOV-corridors gunstiger, dan locaties in Utrecht-noord.

Bovenstaande factoren leiden tot de randvoorwaarde dat de locatie voor de nieuwe stalling gevonden moet worden in Utrecht Zuidwest.

### 3.4 Ondergronds, bovengronds, gestapeld stallen

Om de gewenste functionaliteiten van de stalling op maaiveld te realiseren is een terrein van circa 30.000m<sup>2</sup> nodig. Daarnaast moet rekening worden gehouden met ruime milieucontouren richting omgeving en past de functie 'busstalling' niet op elke beschikbare locatie vanuit het oogpunt van ruimtelijke kwaliteit, inclusief de verkeersbelasting op de toeleidende routes (zwaar verkeer in vroege ochtenduren en late nachtelijke uren). Omdat deze aspecten de kans op een geschikte



locatie aanzienlijk beperken, is naar mogelijkheden gezocht om deze 'belemmeringen' weg te halen. Dit leidde tot de volgende oplossingen:

1. Ondergrondse stalling (eventueel met daarboven woningen)
2. Bussen bovengrond gestapeld stallen (eventueel gecombineerd met andere functionaliteiten)
3. Inpandige stalling op maaiveld (eventueel met daarboven woningen)

Vervolgens is met een quickscan de haalbaarheid van deze oplossingen onderzocht.

Conclusie: technisch zijn alle bovenstaande opties mogelijk. Echter, het ondergronds stallen is financieel niet haalbaar. Het inpandig stallen en bovengronds gestapeld stallen is duur. Voor het locatieonderzoek wordt daarom in eerste instantie als uitgangspunt gehanteerd: stallen op maaiveld.

### **3.5 Programma van eisen busstalling**

Het functioneel programma van eisen voor de busstalling is als randvoorwaarde voor de zoektocht naar locaties gehanteerd.

## 4 Aanpak

### 4.1 Gehanteerde werkwijze

Voor het locatieonderzoek is de volgende werkwijze gehanteerd:

- Stap 1. Opstellen integraal beoordelingskader op basis waarvan meest geschikte locatie kan worden bepaald
- Stap 2. Inventariseren mogelijke locaties
- Stap 3. Uitwerken locaties in ruimtelijke schets (terreinindeling) en kosteninschatting
- Stap 4. Maken van een integrale afweging van de locaties
- Stap 5. Bestuurlijk toetsen van integrale afweging
- Stap 6. Advies voorkeurslocatie

### 4.2 Samenwerking provincie, gemeente en concessiehouder

Het locatieonderzoek is uitgevoerd door een gemeenschappelijk projectteam van provincie Utrecht en gemeente Utrecht, waarin de diverse beleidsvelden zijn vertegenwoordigd zodat een integrale afweging kan worden gemaakt. Er is bewust gekozen voor een intensieve samenwerking, omdat hiermee de belangen direct kunnen worden meegenomen.

De huidige concessiehouder is intensief betrokken bij het locatieonderzoek en het in beeld brengen van de consequenties voor het busvervoer.

### 4.3 Integraal beoordelingskader

De huidige locatie aan de Europalaan wordt als referentie gehanteerd. Alle locaties worden op de volgende aspecten beoordeeld:

- Exploitatie stalling: is de locatie geschikt om een busstalling effectief te exploiteren?
- Ruimtelijke inpassing: is een busstalling op deze locatie ruimtelijk in te passen (kwalitatief) in de omgeving?
- Milieu: wat zijn de effecten van een stalling op deze locatie op de diverse milieuaspecten?
- Verkeersafwikkeling: hoe snel en met welke betrouwbaarheid kunnen bussen richting Utrecht CS?
- Planning: kan op deze locatie dus busstalling eind 2019 in gebruik worden genomen?
- Belemmeringen: welke belemmeringen zijn er in relatie tot het realiseren van een stalling op deze locatie
- OV exploitatiekosten: wat is het effect op de jaarlijkse OV exploitatiekosten?
- Investeringskosten: wat zijn de investeringskosten?
- Risico's en kansen: welke risico's en kansen zijn er met betrekking tot de locatie?

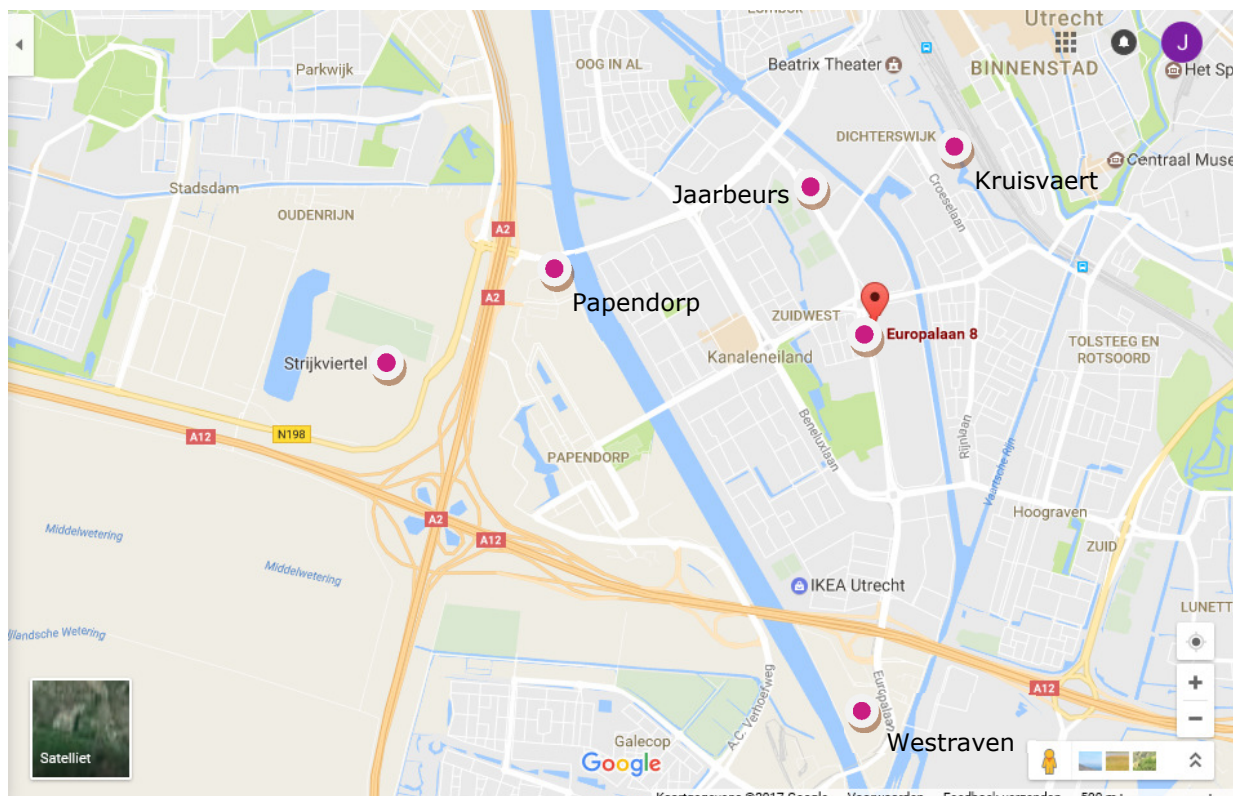
## 5 Resultaten onderzoek

### 5.1 Kansrijke locaties

Uit de inventarisatie van mogelijke locaties zijn de volgende locaties naar voren gekomen als 'kansrijk':

- Europalaan (huidige locatie), maar dan inpandig om woningbouw in de Merwedekanaalzone mogelijk te maken
- Kruisvaartterrein (naast zuidelijk spooreplacement Utrecht Centraal)
- Jaarbeursterrein (P2/P4)
- Westraven (naast P+R)
- Papendorp (nabij Prins Claus brug)
- Strijkviertel

De overige geïnventariseerde locaties bleken bij een eerste quick scan niet haalbaar. Een van deze locaties betreft de tramremise in de Nieuwegein, die in eigendom van de provincie is. Afgezien dat de tramremise onvoldoende ruimte biedt om alle bussen op maaiveld te stallen heeft deze locatie geen directe aansluiting op de Ring Utrecht en het stedelijke wegennet. Daarnaast ontbreekt het aan een snelle reguliere OV verbinding in de directe nabijheid, waarmee buschauffeurs van- en naar Utrecht CS kunnen reizen t.b.v. de start/einde van hun dienst.



## 5.2 Afweging

In de bijlage is een overzicht opgenomen waarin alle locaties zijn beoordeeld aan de hand van het afwegingskader. Hieronder zijn de belangrijkste aspecten per locatie opgesomd:

- Europalaan (huidige locatie), inpandig met daarop eventueel woningen: stalling is ruimtelijk inpasbaar, maar dat gaat ten koste van de gewenste ruimtelijke kwaliteit en programma (woningen). Daarnaast vraagt deze variant een (te) grote investering (gebaseerd op door gemeente gevraagde verkoopprijs).
- Kruisvaartterrein: is erg dure locatie door hoge grondprijs en bijkomende gebiedsontwikkelingskosten en bestuurlijk zijn over de ontwikkeling van deze locatie al diverse keren toezeggingen gedaan aan ontwikkelende partijen en bewoners. Inmiddels wordt op de locatie een concreet bouwplan uitgewerkt;
- Jaarbeursterrein (P2/P4): locatie is niet op tijd beschikbaar, maar vooral erg onzeker vanwege afhankelijkheid van ontwikkelingen Jaarbeurs.
- Westraven (naast P+R): stalling past in de huidige situatie ruimtelijk goed en heeft de laagste totale kosten van alle locaties. De stalling past minder goed in de ambities van het Ontwikkelingsperspectief A12 zone (lange termijn), maar dat is oplosbaar. Daarnaast is de milieubelasting een belemmering om invulling te geven aan de lange termijn ambities en zeer lastig oplosbaar.
- Papendorp (nabij Prins Claus brug): niet gewenst door gemeente omdat dit een beoogde bouwlocatie voor woningen is.
- Strijkviertel: stalling past ruimtelijk goed, maar ligt ver van Utrecht CS waardoor de jaarlijkse OV exploitatiekosten erg hoog zijn.

## 5.3 Conclusie

De gemaakte integrale afweging leidt tot de conclusie dat het verhuizen van de stadsbusstalling naar Westraven de beste optie is. Een busstalling in Westraven is ruimtelijk goed inpasbaar, is financieel aanvaardbaar (en goedkoper dan de diverse andere locaties) en tijdig beschikbaar in relatie tot de afloop van het huidige huurcontract. Ook biedt dit kansen om snel invulling te geven aan de ambitie om met een 'zero emissie' buswagenpark te gaan rijden zonder desinvesteringen te doen in de huidige, eindigende dan wel tijdelijke huisvesting. Daarnaast heeft deze locatie de minste belemmeringen en sluit een stalling op deze locatie het beste aan op het ruimtelijke beleid en spoedige ontwikkeling van de Merwedekanaalzone.

## Bijlagen

### Bijlage I. Afweging locaties

locatie	aspect	OV exploitatie	Ruimtelijke inpassing	Milieu	Verkeersafwikkeling	Planning (eind 2019 gereed)	Belemmeringen	Effect op OV exploitatiekosten	Investeringskosten	Risico/kans
Kruisvaartkade		Volledige pve kan worden gerealiseerd. Stalling goed exploitabel.	Stalling kan, op werkplaats na, aan zicht van bewoners worden onttrokken en worden gecombineerd met groen wandelpad (als onderdeel van beloofde Ringpark met rondgang aan bewoners Dichterswijk)	Minder buskilometers in de stad door de ligging direct naast Utrecht CS. Wel vindt deels een verschuiving van busbewegingen plaats: HOV baan Dichtersbaan zal worden gebruikt door bussen naar de Uithof, Voordorp en Oorsprong park (ca. 30 in- en uitritten per dag) Straal van 20m aanhouden rondom Dieselopslagtank (verblijfsfuncties).	Goed. Directe ontsluiting met Utrecht Centraal (via busbuffer) en Valeriusbaan (HOV baan). Verkeersbewegingen van personeel vervoerder via Jan van Foreestweg (dus niet via wijkontsluitingsweg), daardoor minder overlast.	Lijkt haalbaar.	Er wordt al jarenlang met bewoners gesproken over de ontwikkeling van het terrein met woningen. Door gemeente is toegezegd dat er ca. 200 woningen komen en park (Ringpark). Er ligt een getekende intentieovereenkomst tussen de huidige eigenaar en een derde voor de ontwikkeling. Gebied. Grondeigenaar heeft aangegeven dat deze overeenkomst kan worden ontbonden.	Minderkosten als gevolg van kortere reistijd naar Utrecht CS: € 310.000,- per jaar.	Grondkosten: 16,7miljoen (opgave eigenaar) Gebiedskosten: €xxx opknappen hefbrug, aanleg nieuwe brug en park Kostenindicatie stalling: €19,2 miljoen.	Kans: groenstrook voor bewoners, combinatie met woningbouw Risico: grote weerstand vanuit bewoners Dichterswijk omdat gemeente afwijkt van eerdere beloftes (onbetrouwbaar bestuur)
Jaarbeursterrein (P2/P4)		Volledige pve kan worden gerealiseerd. Stalling goed exploitabel.	Kan goed zijn, indien stalling in gebouwde voorziening wordt gecombineerd met andere functies (bv. parkeren)	Geen bijzonderheden door afwezigheid van geluidsgevoelige bestemmingen Straal van 20m aanhouden rondom Dieselopslagtank (verblijfsfuncties).	Slecht. Uit expert-overleg blijkt dat er (nog) geen oplossing is voor het waarborgen van een goede verkeersafwikkeling van de 6500 parkeerplaatsen die Jaarbeurs gaat bouwen. Daarnaast is er grote onzekerheid of er een bedrijfszekere verkeersafwikkeling is te realiseren voor de bussen.	Beschikbaarheid stalling (2019) strookt niet met ontwikkelingsvisie Jaarbeurs: na 2023.	Grond is in eigendom van Jaarbeurs, die afspraak heeft met gemeente Utrecht voor herontwikkeling van terrein (structuurvisie fase 2) met parkeren, logistiek en woningen. Jaarbeurs heeft (via directeur Vastgoed) grote twijfels geuit over de financiële haalbaarheid van deze oplossing en ziet grote problemen om beide functies (evenementen en busstalling) op deze locatie te faciliteren.	Geen.	Niet in te schatten door gebrek aan info over Jaarbeurs-ontwikkeling.	Risico: geen medewerking grondeigenaar (Jaarbeurs)
Huidige locatie herinrichten, inpandig stallen en combineren met woningen		Volledige pve kan worden gerealiseerd. Stalling goed exploitabel. Reguliere bushalte aanwezig t.b.v. vervoer buschauffeurs tussen wisselpunt (Utrecht CS en stalling)	Is inpasbaar, maar gaat vanwege omvang wel barrière vormen in gebied en geeft verlies van de bouw van ca. 500 woningen in de Merwedekanaalzone. Uitrijden van bussen zorgt voor beperkingen m.b.t. woningenbouw (milieucontouren)	Geluidsproblematiek bij de -in en uitritten van de busstalling en voor woningen als gevolg van parkeerdek. Straal van 20m aanhouden rondom Dieselopslagtank (verblijfsfuncties).	Conform huidige locatie	Lijkt haalbaar.	Herontwikkeling van de Merwedekanaalzone tot hoogwaardige woon- en werkomgeving om daarmee invulling te geven aan de woningbouwopgave van de stad. Door gemeente is richting bewoners, ondernemers en grondeigenaren reeds lange tijd gecommuniceerd dat de stalling gaat verhuizen.	Geen. Aandachtspunt: verbouwen tijdens in bedrijf zijnde stalling	Grondkosten: €18 miljoen (opgave gemeente) Kostenindicatie stalling: €30,4 miljoen	Kans: combineren van stalling met woningen. Risico: negatieve impact van de verbouwing van de stalling op de busexploitatie (verbouwen van een in bedrijf zijnde busstalling) Risico: grote weerstand vanuit partijen omdat gemeente afwijkt van eerdere beloftes (onbetrouwbaar bestuur)

Westraven	Volledige pve kan worden gerealiseerd. Stalling goed exploitabel. Tramhalte aanwezig t.b.v. vervoer buschauffeurs tussen wisselpunt (Utrecht CS) en stalling.	Prima. Stalling kan stedenbouwkundig goed worden ingepast en kan grotendeels binnen huidige bestemmingsplan worden gerealiseerd.	Geen bijzonderheden door afwezigheid van geluidsgevoelige bestemmingen. Straal van 20m aanhouden rondom Dieselopslagtank (voor verblijfsfuncties). Bij ontwikkeling stalling rekening houden met veiligheidszone bezineoverslagpunt (naastgelegen terrein)	Doorstroming op de Europalaan (deels geen HOV baan). Geen optimale aansluiting op verdeelring. Uit verkeerskundig onderzoek is gebleken dat de bussen <u>geen</u> onacceptabel problemen opleveren voor de totale verkeersafwikkeling. De piek van bussen (in- en uitruk) ligt buiten de spijtstijden.	Lijkt haalbaar.	Grond in eigendom van private partij. Busstalling past niet in 'Ontwikkelingsperspectief A12 centraal' dat voor de lange termijn (2040) woningen op deze plek voorziet. Echter, indien op termijn de ontwikkelingen starten, kan de busstalling goed ingepast worden. Bovendien heeft provincie dan strategische grondpositie.	De reistijd naar het begin- en eindpunt Utrecht CS neemt toe, waardoor de exploitatiekosten sterk toenemen. Extra jaarlijkse kosten ca. €740.000,-	Grondkosten indicatie: €6,7 miljoen Kostenindicatie stalling: €14,1 miljoen	Risico: geen medewerking van grondeigenaar Risico: te hoge grondprijs (Staatssteun) Risico: het Rijk geeft geen bijdrage om bereikbaarheidsproblemen op te lossen en om de gewenste OV-sprong te maken, omdat convenantpartners geen/onvoldoende invulling geven aan het 'Ontwikkelingsperspectief A12 Centraal'. Kans: ruimte aanwezig om OV-functie uit te breiden (groeiopotentie, uitbreiding buswagencentraal als gevolg van elektrisch rijden) Kans: ontwikkeling van een duurzaam mobiliteitsknooppunt (denk bv. aan waterstof vulpunt, overloop P+R) Kans: Sneller invulling geven aan een schoon buswagencentraal (zero emissie)
Papendorp (in groenstrook langs kanaal, direct naast Prins Clausbrug)	Volledige pve kan worden gerealiseerd. Stalling goed exploitabel. Reguliere bushalte aanwezig tbv vervoer buschauffeurs tussen wisselpunt (Utrecht CS) en stalling	Stalling is in de huidige situatie (aanwezigheid asfaltcentrale) inpasbaar.	Straal van 20m aanhouden rondom Dieselopslagtank (bij verblijfsfuncties).	Goed, door aanwezigheid HOV banen. Effect van bussen op totale verkeersafwikkeling is minimaal.	Lijkt haalbaar.	Grond deels in eigendom van private partij. Stalling past niet in de gemeentelijke ambities voor het gebied: woningen. Aanwezigheid van de stalling leidt tot verlies van woningaantallen. Busstalling past niet in 'Ontwikkelingsperspectief A12 centraal' dat voor de lange termijn (2040) woningen op deze plek voorziet.	De reistijd naar het begin- en eindpunt Utrecht CS neemt aanzienlijk toe, waardoor de exploitatiekosten sterk toenemen. Extra jaarlijkse kosten ca. €740.000,-	Grondkosten indicatie: €7,5 miljoen (op basis m2 prijs gemeente) Kostenindicatie stalling: €14,1 miljoen	Risico: geen medewerking van grondeigenaar Risico: te hoge grondprijs (Staatssteun) Risico: weerstand vanuit convenantpartners A12 Centraal, omdat busstalling niet past in het Ontwikkelingsperspectief A12 centraal.
Strijkviertel (gebied in noord westelijke oksel A12-A2)	Volledige pve kan worden gerealiseerd. Stalling goed exploitabel.	Stalling is goed inpasbaar. Toekomstplannen van gemeente voor gebied: bedrijfsterrein	Straal van 20m aanhouden rondom Dieselopslagtank (bij verblijfsfuncties).	Geen info beschikbaar (gebied moet nog worden ontwikkeld), maar verwachting is dat de ontsluiting voldoende is.	Lijkt haalbaar.	Grond in eigendom van de gemeente.	De reistijd naar het begin- en eindpunt Utrecht CS neemt aanzienlijk toe, waardoor de exploitatiekosten sterk toenemen. Extra jaarlijkse kosten ca. € 1,5mio	Grondkosten indicatie: € 7,5 miljoen (op basis m2 prijs gemeente) Kostenindicatie stalling: €14,1 miljoen	

Huidige stalling handhaven	-	Maakt zowel fysiek als qua milieuzonering volwaardige transformatie van het gebied (ook op OPG- en Roto Smeets-terrein) niet mogelijk. Geeft verlies van de bouw van naar schatting 1.200 woningen.	-	-	-	-	-	-	-
----------------------------	---	---	---	---	---	---	---	---	---