

---

# Verslag van de Marktconsultatie

## Inventarisatie van mogelijkheden inzake aanbesteding van Internationale Touringcarterminal (ITT) Duivendrecht



Datum: 24-10-2018

Versie : definitief

Contactpersoon  
Opgesteld door

de heer R.J.P. Henneveld  
mevrouw P.I. Bos

---

## Inhoud

Inventarisatie van mogelijkheden inzake aanbesteding van Internationale Touringcarterterminal (ITT) Duivendrecht .....	1
1. Aanleiding marktconsultatie.....	3
2. Resultaten .....	3
2.1 Bouwfases .....	4
2.2 Interesse.....	4
2.3 Programma van eisen.....	6
2.4 Planning .....	8
2.5 Circulariteit.....	8
2.6 Exploitatie .....	10
2.7 Risico's.....	11
2.8 MKB betrokkenheid en SROI.....	12
2.9 Aanbesteding en contractvorm .....	12
3. Mondelinge toelichting .....	15
Bijlage A : Partijen marktconsultatie ITT Duivendrecht .....	16

## 1. Aanleiding marktconsultatie

De gemeente Amsterdam organiseert in het kader van de ontwikkeling van een Internationale Touringcarterminal bij station Duivendrecht (ITT Duivendrecht) een openbare marktconsultatie. Deze marktconsultatie wordt georganiseerd in het kader van de eventuele aanbesteding die ziet op de ontwikkeling van ITT Duivendrecht.

Deze marktconsultatie wordt gehouden voorafgaand aan een mogelijke aanbesteding, maar maakt daarvan geen deel uit. Deelname is geheel vrijblijvend en heeft geen gevolgen voor deelname aan een mogelijke aanbesteding die volgt op deze marktconsultatie.

De gemeente behoudt zich het recht voor om de informatie die wordt aangeleverd via deze marktconsultatie naar eigen inzicht te gebruiken bij het opstellen van de aanbestedingsdocumenten. Het verslag van de marktconsultatie wordt bij de aanbestedingsdocumenten gevoegd om zo ook de marktpartijen die niet zijn uitgenodigd voor de nadere gesprekken bij deze marktconsultatie kennis te laten nemen van de gedeelde informatie.

Alle ondernemingen zijn via een aankondiging op TenderNed uitgenodigd om mee te denken over hoe de juiste aanbesteding eruit moet zien om het gewenste eindresultaat te realiseren.

Aan deelneming of bijdragen aan deze marktconsultatie kunnen geen rechten worden ontleend.

De planning voor de marktconsultatie was als volgt:

Stap	Actie	Datum
1	Aankondiging marktconsultatie en beschikbaarstelling marktconsultatiedocument met bijlagen op TenderNed	19 juli 2018
2	Indienen antwoorden door partijen (via TenderNed in excel)	15 september 2018
3	Voeren bilaterale consultatiegesprekken met partijen	Begin oktober
4	Publicatie eindverslag marktconsultatie	Oktober 2018

## 2. Resultaten

Na publicatie op TenderNed en TED hebben 5 partijen inhoudelijk gereageerd. Uit oogpunt van transparantie is een lijst met partijen als bijlage bij dit verslag opgenomen (bijlage A).

Categorie onderneming	Aantal partijen
micro < 10 werknemers	1
klein < 50 werknemers	1
middelgroot < 250 werknemers	1
groot > 250 werknemers	2

De kernactiviteiten van de partijen die hebben gereageerd zijn (meerdere mogelijkheden denkbaar):

Kernactiviteit onderneming	Aantal partijen
investeringsmij	2
civiele of bouw aannemer	2
exploitant	1
touringcarbedrijven	2
anders namelijk:	Ingenieursbureau(1), ontwikkelaar, architectenbureau

Hierna worden achtereenvolgens de verschillende inhoudelijke thema's belicht. Niet alle reacties zijn integraal opgenomen, maar in een samenvatting. Doordat sommige partijen hebben aangegeven hun antwoorden liever vertrouwelijk te houden, komt het aantal partijen in de tabellen niet altijd overeen met het totale aantal partijen die antwoorden hebben opgestuurd.

## 2.1 Bouwfases

De volgende fasen onderscheiden wij bij deze opdracht:

1. Ontwerp (Design)
2. Bouw: bouwrijp maken (Build I)
3. Bouw: aanleg ITT (Build II)
4. Onderhoud (Maintain) en Exploitatie (Operate)
5. Verwijderen/hergebruiken (Remove/Reuse)

### B1. Vind u de voorgestelde bouwfases logisch?

Bouwfases	Aantal partijen
Ja	5
Nee	

## 2.2 Interesse

De partijen is gevraagd in welke fase(s) zij interesse hebben.

### B2. Interesse: In welke fase(s) heeft u interesse?

	Aantal partijen
0 Design	4
0 Build	4
O bouwrijpmaken	1
O bouw touringcarterminal	3

0 Maintain & Operate	3
0 Remove/Reuse	4
0 De optionele werkzaamheden (zie par 2.3)	3
0 Combinatie van verschillende fases	1

**B3. De gemeente Amsterdam is voornemens om op basis van een referentieontwerp de afmetingen van het terrein van de ITT te fixeren. Ziet u onoverkomelijke risico's?**

	Aantal partijen
Ja	5
Nee	
Niet ingevuld	

De verschillende antwoorden die hierbij zijn gegeven:

- Gezien de korte exploitatie- en afschrijvingstermijn en tegelijkertijd de hoge kwaliteits- en uitstralingsambities, zou het verstandig kunnen zijn om ontwikkelaars/exploitanten iets meer ondernemingsruimte te bieden op andere gebieden dan enkel het vervoer zelf, met name rond de functies in het voorzieningengebouw. Dit zou ook meegenomen kunnen worden in een flexibele zone voor de definitie van het terrein, en perceelgrens.
- Vastlegging voor het contract is altijd een risico, omdat daarmee enkele ontwerprijheden komen te vervallen. Dit geldt nog sterker bij een Operate, daar het ontwerp naar inzicht van Gegadigde (die ook gebruiker wordt, maar nog niet zijn invloed heeft kunnen laten spreken) moet zijn gericht op efficiëntie, effectiviteit en veiligheid. Bij eventuele noodzakelijke aanpassingen is er dan het risico voor:
  - Vergunningen en doorlooptijd
  - Aanpassingen Bestemmingsplannen
  - Informeren en omgang met stakeholders
- Gezien de verwachte groei van het internationale lijndienstvervoer moet er rekening gehouden worden met een toename van het aantal bussen. Bij een ontwerp moet hier rekening mee gehouden worden. Hier kan een ontwerp zoals door mij bedacht (afwijkend van de bestaande stations in Europa) zeker aan bijdragen.

**B4. Een mogelijkheid is dat de gemeente het terrein bouwrijp maakt om tijd te winnen. Een andere mogelijkheid is dat de markt deze werkzaamheden uitvoert. Wat heeft uw voorkeur en waarom?**

Bouwrijp maken	Aantal partijen
Gemeente	2
Marktpartij	2
Niet ingevuld/geen voorkeur	1

**B5. Zou u de opdracht geheel zelfstandig kunnen (willen) uitvoeren of zou u hiervoor een consortium/combinatie met andere bedrijven gaan opzetten?**

	Aantal partijen
Zelfstandig	
Consortium	5
Niet ingevuld	

**B6. Welke andere fase verdeling zou volgens u ook nog kunnen?**

- Oriëntatie (voor design) Er dient vooraf bepaald te worden wat de inkomsten bronnen en welke faciliteiten er gewenst zijn. Deze factoren hebben invloed op de design, de bouw en operatie.
- Volledige DBFM contractmodel, waarbij het consortium alle fasen voor haar rekening neemt inclusief de voorfinanciering.

**B7. De gemeente Amsterdam zoekt een partij die de tijdelijke terminal gegarandeerd voor 10 jaar en mogelijk voor 15 jaar kan bouwen en exploiteren. Ziet u (onoverkomelijke) bezwaren tegen deze exploitatietermijn?**

Bezwaren tegen exploitatietermijn van 10 en mogelijk 15 jaar	Aantal partijen
Ja	1
Nee	4

Opmerkingen die hierbij geplaatst zijn:

- ja, omdat zo'n korte exploitatietermijn niet overeen lijkt te komen met de uitgesproken ambities mbt uitstraling, architectuur en algemene kwaliteit. Ook zal Prorail minder snel de entree van het station transformeren voor zo'n relatief korte periode.
- nee, omdat de opstellen eenvoudig modulair gebouwd kunnen worden en de bestrating van betonplaten bijvoorbeeld Stelconplaten of Agratonplaten aangelegd kan worden. Dit heeft als voordeel dat dit soort elementen zich bij eventuele verzakking zeer eenvoudig laten corrigeren en ook zeer eenvoudig laten verwijderen en ook nog een zekere restwaarde behouden voor hergebruik.

**2.3 Programma van eisen**

De gemeente Amsterdam heeft de verwachte aantallen bussen/bezoekers in beeld gebracht en op basis daarvan een voorlopig Programma van Eisen opgesteld. De volgende vragen zijn hierover gesteld.

**C1. Is het voorgestelde programma van eisen volgens u realistisch?**

	Aantal partijen
Ja	1
Nee	
Gedeeltelijk	4

Enkele antwoorden die hierbij zijn gegeven:

- Gedeeltelijk, namelijk de volgende zaken: Is er een indicatief businessmodel voor de exploitant geschetst? Is de voorziene horecaruimte wel voldoende om exploitatie rendabel te maken? Ook het weren van stations-voorzieningen-beconcurrerende functies kan een nadeel zijn voor de exploitatie van de terminal.
- Gedeeltelijk, omdat de filosofie van de uitvraag hier duidelijk in naar voren komt. Het echter onvoldoende SMART maken van termen als Basisvoorzieningen, schoon (voorwaarde NS), sociaal veilig (voorwaarde Ouder-Amstel), "zo min mogelijk belemmerd" laten bijzonder veel ruimte vrij voor interpretatie. Dit zal leiden tot aanbiedingen die wellicht minder goed met elkaar zijn te vergelijken. Dit vergroot het gevoel op een mogelijk oneerlijke beoordeling (level playingfield) en zal weer nadelig zijn voor het hele ontwerp, de duurzaamheid en ook het financiële model.

### ***C2. Welke verduidelijkingen zou u wensen in het programma van eisen?***

De verschillende antwoorden die hierbij zijn gegeven:

- een specifiekere uitwerking van de gewenste kwaliteit/afwerkingsniveau, of in ieder geval een omschrijving van de manier waarop getoetst gaat worden in een aanbesteding. En een specifiekere omschrijving van de type voorzieningen die toegestaan zijn, en welke niet.
- Hele specifieke SMART eisen met verwijzingen naar normen, standaarden, afmetingen en/of duidelijke SMART wensen. Bijv.: De voorzieningen zijn gecentreerd en overdekt. -> Alle voorzieningen bevinden zich niet meer dan 20 meter vanaf de rand van het projectgebied en zijn volledig overdekt. Alle overige overkapping(en) maken onderdeel uit van de EMVI.

### ***C3. Welke aanpassingen zou u wensen in het programma van eisen?***

De verschillende antwoorden die hierbij zijn gegeven:

- meer ruimte voor aanvullend programma tbv het verdienmodel

### ***C4. De gemeente Amsterdam streeft naar een kostenneutrale exploitatie. In hoeverre is dit volgens u haalbaar en onder welke condities? Is het mogelijk dat ook de initiële bouwkosten geheel of gedeeltelijk uit de exploitatie gefinancierd worden? Zo ja, onder welke condities?***

	Aantal partijen
Ja	2
Nee	
Afhankelijk van de condities	3

## 2.4 Planning

In het document bij de marktconsultatie is een globale planning opgesteld.

### Voorlopige planning project:

Aanbesteding: 2019

Gunning: eind 2019

Start bouw: begin 2020

De volgende vragen zijn gesteld over de planning.

### ***D1. Is deze planning realistisch? Heeft u suggesties om de bouwtijd te versnellen? Wat zou de gemeente daarvoor moeten doen (of laten)?***

Planning realistisch?	Aantal partijen
Ja	4
Nee	1
Niet ingevuld	

De verschillende antwoorden die hierbij zijn gegeven:

- Stakeholder management nu al opstarten en hier de lead in nemen gedurende het project, uiteraard samen met de Gegadigde
- Planning is realistisch mits de vergunning verlening snel kan verlopen

### ***D2. Welke mogelijkheden ziet u voor een gefaseerde oplevering van de touringcarterminal, waarbij de terminal operationeel is vóórdat deze helemaal af is? Met hoeveel tijd zou dit de datum van ingebruikname kunnen versnellen??***

De verschillende antwoorden die hierbij zijn gegeven:

- Mogelijkheden voor gefaseerde oplevering is zeer zeker mogelijk. Indien de grond bouwrijp opgeleverd zou worden door de gemeente kunnen naar schatting binnen 4 weken de bussen halteren op de terminal.

## 2.5 Circulariteit

### ***E1. De gemeente streeft naar het realiseren van een circulaire touringcarterminal (ITT). Bent u in staat een circulaire touringcarterminal (ITT) te bouwen? Voor welke onderdelen wel/Niet?***

Circulaire touringcarterminal	Aantal partijen
Verharding	3
Perrons	4
Gebouw	5
Overkapping	5

**E2. Welke norm/definitie voor circulair bouwen zou de gemeente moeten aanhouden in de aanbestedingsprocedure?**

De verschillende antwoorden die hierbij zijn gegeven:

- Basisniveau is de eis dat het gehele gebouw na exploitatie herbruikbaar zou moeten zijn. Daar bovenop zou de eis kunnen gelden dat al het bouw materiaal geen zogenaamd 'virgin material' is.
- Op een juiste duurzame manier circulair bouwen houdt in niet het afkopen van milieuonvriendelijke materialen maar een duurzame bestemming vinden en afspreken voor de vrijkomende materialen.
- Qua handleiding voor het meten van de duurzaamheid zouden wij DuboCalc verzoeken.

**E3. Welke kennis en ervaring zou de markt kunnen inbrengen om circulair te bouwen mogelijk te maken?**

De verschillende antwoorden die hierbij zijn gegeven:

- Als dat een harde eis is, zal de markt dit doen. Wellicht is het verstandiger om hier een selectie criterium van te maken, om niet het risico te lopen de marktpartijen te overvragen.
- Op dit moment zijn alle marktpartijen met ontwerpen, bouwen en slopen bezig om circulaire oplossingen te voorzien. Deze zullen worden ingebracht.

**E4. Welke uitdagingen ziet u als de gemeente zou besluiten "sloop" onderdeel te laten uitmaken van de opdracht?**

De verschillende antwoorden die hierbij zijn gegeven:

- als de vrijkomende materialen bij sloop ook weer direct eigendom worden van de opdrachtnemer levert dit een andere totaalsom op in het geval van herbruikbare materialen. Dit zou de opdracht dus in hoge mate beïnvloeden op financiële aspecten.
- In onze ogen is de uitdaging;
  - de beoordeling van de sloop en voorbereidende activiteiten;
  - de raakvlakken tussen de verschillende bouwfasen en bijbehorende aannemers;
  - afstemming en overeenstemming met de omgeving;
  - de vaststelling en uiteindelijke beoordeling op basis van EMVI;
  - een winstgevend model creëren voor de terminal, waarbij de risico's voldoende beheersbaar en inzichtelijk zijn, opdat derden financiële marktpartijen ook durven mee te investeren.
- De gebruikte materialen moeten dan grotendeels hergebruikt kunnen worden en de opstallen zouden van modulaire bouwwijze moeten zijn.

**E5. Beschouwt u het verwijderen van de terminal als kosten- of als opbrengstenpost? Met andere woorden: in hoeverre is de terminal in zijn geheel of in delen herbruikbaar en hoe verhoudt de waarde van de materialen zich tot de kosten van verwijdering/verplaatsing?**

Verwijderen terminal	Aantal partijen
Kostenpost	
Opbrengstenpost	1
Kostenneutraal	3

De verschillende antwoorden die hierbij zijn gegeven:

- Dat is aan de bouwers, maar zoals u wellicht weet bestaan er partijen die producten/systemen hebben waarmee ze tijdelijke structuren kunnen bouwen die ze na afloop weer kunnen hergebruiken op andere locaties. Dan is het een opbrengst-post, maar misschien voor gemeente niet de gewenste uitstraling.
- Advies zou zijn om, bij een keuze hiervoor, te eisen dat de sloop circulair is. Het is aan de aannemer om hier t.z.t. invulling aan te geven. Gezien de huidige ontwikkelingen in de markt van recycling en de globale belangen, is het lastig op de lange termijn hier nu een uitspraak over te doen. Ook kan het uiteindelijke gebruik een grote impact hebben op de circulaire planning. Denk hierbij bijvoorbeeld aan een wijziging omdat het gebruik lager/hoger is en/of er een grote ontwikkeling is op het vlak van de aandrijving van de bussen en/of politieke aansturing op de aanwezigheid van motorisch verkeer in de binnenstad.
- Indien er modulair gebouwd mag worden kan dit in de vorm van units die vrij eenvoudig verplaatst en hergebruikt kunnen worden. Ook de bestrating in de vorm van elementen kan eenvoudig hergebruikt worden.

#### ***E6. Op welke wijze kan duurzaamheid en circulariteit nog meer een rol spelen bij deze aanbesteding?***

De verschillende antwoorden die hierbij zijn gegeven:

- Duurzaamheid kan natuurlijk in presentatie een belangrijke visitekaart zijn, echter zijn hier snel hogere kosten aan gebonden. Dit betekent dat er in de beoordeling een significante ruimte moet zijn om op basis van EMVI een verschil te maken. Een duurzamere en wellicht duurdere oplossing, moet na EMVI beoordeling wel op waarde kunnen worden geschat.

## **2.6 Exploitatie**

### ***F1. Welke opbrengsten en kosten verwacht u tijdens de exploitatie?***

De verschillende antwoorden die hierbij zijn gegeven:

Kosten

- Jaarlijkse kosten: onderhoud verharding en gebouw
- Maandelijkse kosten: dagelijkse operationele kosten inclusief NUTS-kosten, rente kosten lening
- Periodieke kosten: IT
- Onvoorziene kosten: wijzigingen platform/gebruikers interface
- Beveiliging van de terminal.

Opbrengsten

- Inkomsten retail
- Inkomsten gebruikers (busmaatschappijen)
- Inkomsten beschikbaarheidsvergoeding Gemeente Amsterdam (tot min. de garantie inkomsten grens)
- Vooral uit de verhuur van shops en kantoorruimtes. Ook de entree voor binnenkomende bussen

---

## ***F2. In hoeverre kan de gemeente Amsterdam bij de uitvraag de opbrengsten en kosten beïnvloeden?***

---

De verschillende antwoorden die hierbij zijn gegeven:

- Het zou de aanbesteding en het financiële model goed doen, als de Gemeente garant zou staan voor een bepaald inkomen, bijv. middels een gegarandeerde beschikbaarheidsvergoeding. Dit houdt in dat, mochten de genereerde inkomsten vanuit de retail en gebruikers onvoldoende blijken, de gemeente via de beschikbaarheidsvergoeding garant staat.
- Mogelijkheid scheppen tot het verhuren van shops en kantoorruimtes.

---

## ***F3. Op welke wijze betalen gebruikers (touringcarbedrijven of reizigers) voor gebruik van de ITT?***

---

De verschillende antwoorden die hierbij zijn gegeven:

- Op basis van reservering, ongeacht gebruik. Nafacturering op basis van live camera registratie.
- De gebruikers van de terminal betalen een vastgesteld bedrag per bus per inrijding. Dit is gebruikelijk bij dit soort faciliteiten. Als er van meer faciliteiten gebruik gemaakt wordt ( Legen boordtoilet ) zal dit extra berekend moeten worden. Dit is in de buswereld de normale gang van zaken.

---

## ***F4. Hoe ziet het ideale exploitatiemodel eruit? Welke partijen zijn eigenaar, beheerder, exploitant en gebruiker?***

---

De verschillende antwoorden die hierbij zijn gegeven:

- Mijns inziens is een model van één eigenaar, beheerder en exploitant de meest gunstige. De gebruiker zou alleen gebruiker moeten zijn om overbelasting van de terminal en overlast voor de omgeving te voorkomen. Hier zijn voorbeelden van op terminals in het buitenland.

### **2.7 Risico's**

---

#### ***G1. Wat zijn in uw optiek de top vijf risico's?***

---

De verschillende antwoorden die hierbij zijn gegeven zijn veelal commercieel vertrouwelijk.

---

#### ***G2. Welke risico's kan de gemeente in uw optiek contractueel het beste bij de markt leggen?***

---

De verschillende antwoorden die hierbij zijn gegeven zijn veelal commercieel vertrouwelijk.

---

#### ***G3. Welke risico's kan de gemeente in uw optiek contractueel zelf het beste gaan beheren?***

---

De verschillende antwoorden die hierbij zijn gegeven zijn veelal commercieel vertrouwelijk.

## 2.8 MKB betrokkenheid en SROI

**H1. De gemeente wenst vanuit haar maatschappelijke verantwoordelijkheid de directe omgeving van de gemeente zoveel mogelijk te betrekken bij de komende ontwikkelingen. Welke kansen ziet u als/voor het MKB binnen het gehele project?**

	Aantal partijen
Ja	5
Nee	

**H2. Welke kansen ziet u als MKB binnen de voorgestelde verdeling van fases?**

Wij zien kansen voor alle fases van het project voor het MKB.

De gemeente Amsterdam heeft een beleid m.b.t. Social return. Conform dit beleid is Social return verplicht bij opdrachten boven de Europese drempelbedragen. Voor meer informatie zie ; <https://www.amsterdam.nl/ondernemen/inkoop-aanbesteden/social-return/bedrijf-social/>

**H3. Ziet u kansen voor SROI in dit project?**

Kansen voor SROI	Aantal partijen
Ja	4
Nee	
Niet ingevuld	1

## 2.9 Aanbesteding en contractvorm

**I1. Welke aanbestedingsprocedure zou passend zijn (openbaar, niet-openbaar, concurrentiegerichte dialoog of mededingingsprocedure met onderhandeling)? (meerdere antwoorden zijn mogelijk)**

	Aantal partijen
Openbare aanbesteding	1
Niet-openbare aanbesteding (met voorselectie)	3
0 Concurrentiegerichte dialoog	2
0 Mededingingsprocedure met onderhandeling	2
0 Anders, nl.	Losse architectenselectie, met daarna aanbesteding bmo-tender, indien architectonische kwaliteit écht hoofdzaak is voor gemeente

### **12. Welke besteks- en/of contractvorm zou passend zijn; RAW, Bouwteam of Geïntegreerd contract (ontwerp met realisatie)?**

	Aantal partijen
RAW-bestek met UAV	
Bouwteam (met gebruik van UAV-GC)	3
Design & Build : Vraagspecificatie met gebruik van UAV-GC	4
Andere contractvormen	DBFM (1)

### **13. Welke informatie moet de gemeente minimaal verstrekken zodat u straks een kwalitatief goede inschrijving kan indienen?**

De verschillende antwoorden die hierbij zijn gegeven:

- Beoordeling en uitvraag moet smart zijn zodat een duidelijke afweging gemaakt kan worden of het project haalbaar is en of er een integrale keuze wordt gemaakt.
- met name veel duidelijkheid over de vrijheden en nauwkeurige formulering van de minimaal gewenste kwaliteit in materialen/afwerkingsniveaus
- Duidelijke scope van Opdracht en de Ontwerpvrijheden
- Duidelijke afbakening van de risico verantwoordelijkheid
- Omgang met wijzigingen in beleid en operatie (bussen, passagiers etc.)
- Omgang met eventuele nu nog niet te voorziene verduurzaming van de touringcar technieken inclusief de wijzigingen van de infra die hier bij horen
- De minimale afmetingen van het grondoppervlak, toestemming voor eventuele horecagelegenheden, verhuur van shop/kantoorruimte.

### **14. Welke competenties acht u noodzakelijk voor het realiseren van een dergelijk project?**

De verschillende antwoorden die hierbij zijn gegeven:

- Ervaring met realisatie van transit stations met een min. omvang van 10.000 passagiers per dag
- Ervaring met exploitatie van transit stations met een min. omvang van 10.000 passagiers per dag
- Ervaring op het gebied van het gebruik van bestaande terminals. Hiermee bedoel ik het daadwerkelijke gebruik (dagelijks bezoeken en gebruiken van terminals).

### **15. Welke informatie heeft u minimaal nodig om een vaste aanneemsom te kunnen bepalen voor een dergelijk project? (welke informatie moet minimaal in het functioneel Programma van Eisen zijn opgenomen?)**

De verschillende antwoorden die hierbij zijn gegeven:

- Duidelijke scope van Opdracht en de Ontwerpvrijheden
- Duidelijke afbakening van de risico verantwoordelijkheid
- Omgang met wijzigingen in beleid en operatie (bussen, passagiers etc.)
- Omgang met eventuele nu nog niet te voorziene verduurzaming van de touringcar technieken inclusief de wijziging van de infra die hier bij horen

- Exacte definitieve uitgangspunten voor het aantal passagiers en bussen die worden gegarandeerd door de Gemeente (in het kader van het financieringsmodel)
- Grootte grondoppervlak, horeca toegestaan ja/nee, verhuur kantoorruimten, toestemming om eventueel betaald parkeren mogelijk te maken, faciliteiten voor overnachtende chauffeurs ja/nee.

***16. De gemeente wil de opdrachten gunnen op basis van het criterium 'economisch meest voordelige inschrijving'. Welke kwalitatieve aspecten kunnen in uw ogen het onderscheid tussen de inschrijvers het beste weergeven? En welke verhouding tussen prijs en kwaliteit heeft uw voorkeur (en waarom)?***

De verschillende antwoorden die hierbij zijn gegeven:

- Indien EMVI wordt toegepast is een percentage van min. 60-70% aanbevolen. Verder dienen er dan een SMART beoordelingscriteria te zijn, waarbij in de basis een goed plan met een 8 wordt beoordeeld en 9 en 10 enkel voor meerwaarde worden gegeven. Een andere oplossing is om EMVI op basis van positie; dit om een significant verschil te forceren tussen de verschillende aanbiedingen. Vanuit Sacyr is het verzoek of ook ervaring, referenties en bewezen resultaten (tevredenheid, kwaliteit, veiligheid) kunnen worden meegenomen in de EMVI.
- Inschrijvers moeten echt ervaring en veel kennis hebben vooral met het dagelijks gebruik van een dergelijke terminal. Het allerbelangrijkste is dat men weet hoe het er aan toe gaat op terminals waar veel bussen en passagiers zich bewegen en vooral hoe zij zich bewegen.
- kwalitatieve aspecten: waarde van het ontwerp als visitekaartje richting buitenlandse toeristen, aansluiting op de omgeving, materiaalgebruik, heldere wayfinding en organisatie, eenvoudig schoon/heel te houden, sociale veiligheid. Verhouding prijs/kwaliteit: u kent de markt mogelijk beter dan wij, dus kunt u deze verhouding beter inschatten. Een zo hoog mogelijk kwaliteits-percentages is altijd gewenst, totdat het marktpartijen daadwerkelijke weerhoudt van deelname.

---

### 3. Mondelinge toelichting

Conform het document bij de marktconsultatie heeft de gemeente maximaal 5 partijen uitgenodigd voor mondelinge gesprekken.

Alle partijen die schriftelijk hebben gereageerd op de marktconsultatie zijn voor een mondelinge toelichting op de marktconsultatie uitgenodigd:

Tijdens de mondelinge toelichting hebben de partijen aan de hand van hun schriftelijke bijdrage hun antwoorden toegelicht.

De aanvullingen / opmerkingen van de gemeente naar aanleiding van de mondelinge gesprekken zijn:

- Gezien de beoogde gebiedsontwikkeling wordt in eerste instantie een touringcarterminal gebouwd voor 10 jaar. Er is een mogelijkheid op verlenging naar 15 jaar na een positieve evaluatie door Ouder-Amstel. Dit zal mede afhankelijk zijn van het gebruik van terminal en de ontwikkeling van de gehele locatie Duivendrecht

**Bijlage A : Partijen marktconsultatie ITT  
Duivendrecht**

1	Arcadis en Being Development
2	IBT Amsterdam (I.O.)
3	Civic Architects
4	Sacyr groep
5	Fa. J. en L.P. van der Meer