



## Marktconsultatie Smart Mobility Lab Stadionplein

November 2019

### Inleiding

De gemeente Amsterdam heeft een principebesluit genomen voor de ontwikkeling van een Smart Mobility Lab aan het Stadionplein. Via een marktconsultatie wil de gemeente Amsterdam vernemen welke ideeën leven in de markt bij de ontwikkeling van een mobiliteitshub waar energie, (deel)vervoer en innovatie samen komen. De bedoeling is dat het concept wordt aanbesteed in 2020.

### Procedure en *level playing field*

De marktconsultatie Smart Mobility Lab Stadionplein bestond uit een schriftelijk gedeelte (een vragenlijst die kon worden ingevuld) en een mondeling gedeelte (bijeenkomst op 12 november j.l.). Van beide is een verslag gemaakt; deze zijn hierbij samengevoegd tot één document. Dit verslag is waar nodig geanonimiseerd. Het doel van dit verslag is om marktpartijen en geïnteresseerden te informeren over wat is besproken en de schriftelijke antwoorden die zijn gegeven.

In het verleden is over onderhavig terrein met verscheidene partijen informeel contact geweest, waaronder partijen die op en rond het terrein actief zijn. De gemeente heeft zich ingespannen een *level playing field* te bereiken; de partijen met wie de gemeente in contact is geweest in de aanloop naar de formele marktconsultatiebijeenkomst hebben dezelfde informatie gehad als die is gedeeld via Tendered met elke (andere) partij die dit aangaat. Derden die zich meldden tot moment van publicatie van dit verslag konden hun visie delen, waarmee het verslag kon worden verrijkt. Er hebben zich na 12 november geen partijen meer gemeld voor aanvullende informatie of communicatie.

### Samenvatting informatie marktpartijen

Voor de vragenlijst zie Tendered. De volgende zaken worden hierin behandeld:

- Generieke vragen;
- Programmatische invulling van het Smart Mobility Lab;
- Overkoepelende exploitatie van het Smart Mobility Lab;
- Business case en governance;
- Voorkeuren voor aanbestedingsvormen.

### Generieke vragen

Het te ontwikkelen Smart Mobility Lab aan het Olympisch Stadion wordt gezien als een ruimte waar volop plek is om te experimenteren met vormen van mobiliteit die symbool staan voor de mobiliteit van de toekomst. Het gaat hierbij over verschillende vormen van deelmobiliteit die elektrisch aangedreven is. Daarom moet er ruimte zijn om te (snel-)laden en om vormen van deelmobiliteit uit te proberen. Ook moet er de

mogelijkheid zijn om te experimenteren met innovatieve energie-oplossingen zoals Vehicle-2-Grid, opslag in batterijen en peak shaving. Volgens veel marktpartijen moet het lab een plek vormen waaruit duidelijk moet worden welke concepten betreffende de mobiliteit van de toekomst mogelijk gaan renderen, om vervolgens deze concepten op andere plekken op te schalen en te exploiteren.

Vrijwel alle marktpartijen zien een duidelijke connectie met de omgeving: de parkeergarage Olympisch Stadion, tram-, bus- en treinstations en met de bewoners en werknemers van bedrijven uit de omgeving. Het moet een locatie worden die als overstap-punt dient waar gewisseld kan worden tussen verschillende modaliteiten.

Er zijn verschillende rollen mogelijk voor marktpartijen. Vanwege het experimentele karakter is er een regierol nodig om versnippering van de opdracht te voorkomen en conflicterende belangen van de verschillende partijen te managen.

### **Programmatistische invulling**

Het is essentieel om op deze locatie een consortium te vormen omdat er veel verschillende activiteiten worden uitgevraagd, en ook nodig zijn, om de hub te doen slagen en tegelijkertijd schaalbaar te maken. Naast een energie-partij, verschillende deelmobiliteitsaanbieders en meerdere overkoepelende MaaS-platformen, doen de marktpartijen suggesties om een combinatie te leggen met pakketdiensten, horeca, retail en een vergaderfaciliteit om zo een optimaal verblijfsklimaat te creëren. Ook de combinatie met water wordt vaak gelegd. Hier zien de marktpartijen mogelijke combinaties met logistieke partijen en recreatie/toerisme via elektrische (taxi)voertuigen.

Marktpartijen zien de noodzaak om contact te leggen met bezoekers, ondernemers, werkgevers en reeds aangeboden diensten (OV en P+R) in de buurt. De precieze invulling is nog onduidelijk en kan worden onderzocht middels een gebruikersbehoeftestudie en verkeersstroomanalyse. Tevens verwachten marktpartijen sturing en prioritering van de gemeente over welke mobiliteits- & energieconcepten en doelgroepen leidend zijn. De ruimtelijke beperking van de locatie kan namelijk een probleem vormen als je veel verschillende concepten wilt aanbieden en testen. Marktpartijen geven wel het eenduidige beeld dat (snel)laadinfrastructuur voor voer- en voertuigen, deel- (personenauto's) en micro-mobiliteit (fietsen en/of scooters), benutten van het water met goederen of personen en retail (pand Stadionplein 32-34) gewenste onderdelen van het lab zijn. Ingezoomd op deelmobiliteit behoren *station-based* en *free-floating* beiden tot de mogelijkheden. Het combineren van deze verschillende diensten op zichzelf wordt al als innovatief ervaren, het aanbieden van innovatieve producten wordt als aanvullend gezien.

### **Overkoepelende exploitatie Smart Mobility Lab**

Het garanderen van interoperabiliteit tussen diensten die op het Smart Mobility Lab worden aangeboden wordt gezien als een voorwaarde voor een succesvolle hub. Door middel van het eisen van open API-standaarden voor deelmobiliteit geef je meerdere MaaS-platformen de mogelijkheid om verschillende aanbieders van deelmobiliteit te koppelen. Daarnaast moet het MaaS-platform dienst-agnostisch zijn zodat er zoveel mogelijk modaliteiten en diensten (bijvoorbeeld het reserveren van een elektrisch laadpunt) aangeboden kunnen worden. Ook moet het platform merk-agnostisch zijn zodat zoveel mogelijk aanbieders zich op het platform kunnen presenteren. Het opstellen van deze API-standaard is tot op heden nog experimenteel omdat deze complex is en breder is dan enkel de ontwikkeling van één hub. Het ministerie van I&W is daarom vanuit een tiental MaaS-pilots gestart met het opstellen van API-standaarden voor deelfietsen en auto's.

Daarnaast is het koppelen van openbaar vervoer op het MaaS platform essentieel om volledige deur-tot-deur oplossing te kunnen bieden. Tevens moet het multimodale karakter gebruikers voordelen bieden in vergelijking met het bezitten van een eigen auto en een genot worden doordat het aanbod van de verschillende diensten een synergie kent ("mijn deelauto parkeren en nog snel een pakket ophalen"). Het moet makkelijk zijn om de aangeboden diensten te zien, reserveren, ontsluiten, gebruiken en betalen. Ook moet het transparant zijn welke diensten er op de hub worden aangeboden.

### **Business case & governance**

Marktpartijen kunnen nog geen goede inschatting maken van de business case, omdat de potentiële gebruikers en verkeersstromen nog niet onderzocht zijn. Hetzelfde geldt voor de beoordeling van de huursom van 100k€ per jaar. Wel kan er in het algemeen worden gezegd dat er een positieve business verwacht mag worden voor de exploitatie van (snel)laadinfrastructuur voor voer- en vaartuigen voor een periode van 10 jaar. Ook mag van retail of horeca een positief financieel plaatje worden verwacht. De business case van deelmobiliteit en MaaS is gedreven door een hoge bezettingsgraad en is daarentegen nog dun en niet direct winstgevend. Het verdienmodel van een MaaS-platform is gebaseerd op het rekenen van een fee per transactie (per minuut, kilometer of maand). In de praktijk zien we dat MaaS-partijen met vastgoedpartijen samen het exploitatierisico delen gedurende een bepaalde periode totdat er sprake is van optimalisatie en het risico als nihil wordt beschouwd.

Het vragen van een marktconforme huur voor de exploitatie van de grond en het experimenteren en demonstreren van innovatieve concepten ervaren marktpartijen als een spanningsveld. Een onderscheid, bijvoorbeeld middels percelen, is nodig om marktpartijen duidelijkheid te geven over het al dan niet verkrijgen van financiering of dat er verwacht wordt dat ieder concept op zichzelf rendabel moet zijn. De gemeente kan door middel van subsidie of als (initiële) gebruiker de uitrol en/of exploitatie van

financiële middelen voorzien. Ook kan deze hub als showcase worden gebruikt waarbij eventuele verliezen gecompenseerd worden doordat op andere plekken een winstgevende hub gerealiseerd kan worden.

### **Aanbestedingsvormen**

Het innovatieve karakter van het Smart Mobility Lab vraagt om een innovatieve manier van aanbesteden. Marktpartijen zien aanbesteden in de vorm van een traditionele aanbesteding als ongeschikt. Daarentegen worden Best Value Procurement (BVP), Concurrentiegericht dialog, Innovatiepartnerschap of een Prijsvraag benoemd als mogelijk geschikte vormen van aanbesteden. Daarnaast geven marktpartijen het advies om de aanbesteding duidelijk en eenvoudig in te steken zonder complexe eisen en procedures en wordt gepleit voor een grote betrokkenheid van de gemeente bij de ontwikkeling van het concept en gedurende de looptijd van het contract. Enerzijds moeten marktpartijen voldoende ruimte hebben om technische en financiële afwegingen te kunnen maken. Anderzijds moeten de eisen, voor onder andere de API's, concreet en niet te vrijblijvend zijn. De meeste marktpartijen vinden het logisch dat de markt de uitbater van de grond is. Met het oog op vergelijkbare hubs in de rest van de stad wordt het overigens ook als optie aangedragen dat de gemeente de regie neemt.

### **Verslag marktconsultatiebijeenkomst**

*Locatie:* Het Amsterdamse Proeflokaal, Stadionplein 300 te Amsterdam

12 november 2019

*Aanwezigheidsaantal:* minimaal 50 personen (intekenlijst). Van aanwezigen die hebben aangegeven dat hun contactinformatie kan worden gedeeld is de presentielijst aanwezig op Tendered.

Opening Tim van Beek – Begeleider marktconsultatie namens gemeente Amsterdam

*Doel:* informatie ophalen vanuit de markt; voorbereiding van de aanbesteding. Marktpartijen met elkaar in contact laten komen ten behoeve van consortiavorming.

*Programma:* bestaat dan ook uit informatie halen en brengen.

Aanwezigen kunnen gemeente benaderen voor nadere informatie of het delen van hun visie. Alle informatie verstrekt in beide richtingen wordt gedeeld met iedereen die hier interesse voor heeft via Tendered. Na vandaag zal verder contact via Tendered gebeuren.

Ger Baron – Chief Technology Officer (CTO) gemeente Amsterdam

Als gemeente hebben we de ruimte gevonden voor dit concept vanuit het innovatie- en mobiliteitsprogramma. Lat ligt hoog, voorbeeld voor de rest van de stad.

Visie: schone en leefbare stad (zie sheets)

Opgaven: stad groeit, filevorming door het dak, verbouwingen van de zuid-as. Dit levert een enorme druk op de openbare ruimte. Hoe kunnen we mobiliteit nu slimmer regelen/ organiseren?

Dit is een concept dat niet in beton gegoten is, er spelen namelijk een hoop ontwikkelingen.

*Vragen:*

*Geen vragen*

*Presentatie Ger Baron staat op Tenderned.*

Marek Kruszel – Projectleider Smart Mobility Lab Stadionplein, gemeente Amsterdam

Dit project komt voort uit 3 ambities:

Autoluw: minder

Luchtkwaliteit: schoner

Smart Mobility: slimmer

Deze locatie geldt als proeftuin voor dit concept; naast grote en kleine varianten is deze als “*medium size*” aangemerkt.

Er volgen vragen aan de zaal (via zgn “mentimeter”). Resultaten van deze plenaire vragen en antwoorden staan op Tenderned. Verdere specificatie volgt hieronder, voor zover aan de orde.

Onderdeel van de mentimeter zijn vragen vanuit de zaal, gesteld via de mentimeter: “Heeft u nog vragen? Zo ja, welke?”

*Marktpartij: Is er na gedacht over een smart grid?*

Marek: Ja daar denken we zeker over na om dit onderdeel van het concept uit te maken. We moeten ervoor zorgen dat de druk op het elektriciteitsnet niet te groot wordt.

*Marktpartij: Is het doel dat er ook kennis en techniek ontwikkeld op de locatie?*

Marek: Goede vraag, dat is zeker best mogelijk om die kennis te ontwikkelen. Denk bijvoorbeeld aan het gebouwtje aan het water waar we start-ups kunnen laten werken die nadenken over nieuwe mobiliteitsconcepten. Dat behoort allemaal tot de mogelijkheden, dank voor de suggestie.

*Marktpartij: Heeft de hub ook een educatief karakter?*

*Marek:* Zeker, het kan een educatief karakter hebben.

*Marktpartij: Behoort waterstof ook tot de oplossingen?*

*Marek:* Dit is vanuit de gemeente geen goed idee omdat deze plek zich daar niet zo voor leent, onder meer vanwege dat het midden in een woonwijk ligt en waterstof veiligheidsrisico's met zich mee kan brengen.

*Marktpartij: Wanneer is het gepland de inschrijving open te stellen?*

*Marek:* We mikken erop halverwege volgend jaar de aanbesteding te publiceren.

*Marktpartij: Speelt opschaling naar meerdere hubs nog een rol?*

*Marek:* Daar moeten we ook zeker naar kijken, maar deelname aan de ontwikkeling van deze hub is geen garantie voor deelname aan hubs elders in de stad.

*Meerkeuzevraag mentimeter: Welke van onderstaande partijen vertegenwoordigt u? Zie resultaat mentimeter; bij antwoord "geen van allen":*

Antwoorden zaal:

- Architectenbureau
- Technisch consultancybureaus
- Technology provider
- Vastgoedontwikkelaar

*Keuzevraag mentimeter (1 optie mogelijk): Gebruikers deelmobiliteit welke zijn het meest belangrijk? Zie uitkomst mentimeter.*

*Marek:* Diegene die anders hebben gekozen, waarom precies?

*Zaal:* Omdat meerdere antwoorden goed zijn. Vandaag heb ik 2x een Car2Go gebruikt. Iedereen gaat zich straks verplaatsen als een nomade door de stad. Ik verwacht dat 80% uit de rest van de stad komt, dit zijn bezoekers en forenzen en voor 10% verwacht ik maar bezoekers. Ik denk zelfs dat deze stad potentie heeft om *community* te vormen voor de bewoners die er in de buurt worden, maar nog veel meer als *community* van hubs van die we door de hele stad mogen verwachten.

*Marek: Inzet van het water? Wie heeft daar wat zinnigs over te zeggen?*

*Antwoord van marktpartij, aanwezig in de zaal:* Wij zijn aanbieder elektrische vaartuigen. Hybride-elektrische sleepvoertuigen worden nu ingezet al ingezet door de gemeente Amsterdam, 100 ton combinatiegewicht, voor met name bouwmaterialen. Bouwen en distributie in de stad, diesel uitstoot kunnen we zo verminderen en zo besparen we het aantal vrachtwagenbewegingen. Wegen in de stad kunnen we zo ontlasten. In bestek moeten meegenomen worden dat geluidsarm en emissieloos belangrijk is. Ik voorzie meer kansen bouwmaterialen, dan pakketjes voor mensen. Het grote werk is zinvoller omdat je de daarmee zo veel mogelijk te ontlasten. Maar is daar

plaats voor? De locatie ziet er op het eerste gezicht meer recreatief uit dan logistiek uit. Wel is het een ideale plek om de stad binnen te komen. Experimenteren met een stukje overslag en opslag kunnen aanknopingspunten voor die plek zijn. Moment dat je de stad in vaart ga je een milieuzone en kan overslag daarom logisch zijn op deze plek. Je zorg je ervoor dat je accu's vol zijn voor het stuk de stad in en terug. Op dit moment is er nog geen enkele infra voor water, iedereen doet dit op eigen initiatief.

*Marek: Is er plaats voor 3MW energie-opslag?*

Geen reactie vanuit de zaal

*Zaal: Er zijn veel meer zonnepanelen nodig dan het plaatje laat zien (voor het plaatje zie vooraf door gemeente gedeelde stukken)*

*Gemompel vanuit de zaal: gebruik het olympisch stadion hiervoor*

*Bij vraag mentimeter over het aantal uit te vragen percelen* Zie uitkomst mentimeter.

*Marek: Verrassend dat voorkeur wordt gegeven aan aanbesteden meerdere percelen i.p.v. één perceel. Wil iemand daar iets over zeggen?*

*Zaal: Geen reactie*

*Zaal: Aanbesteden als één perceel, betekent dit dan wel dat er een samenstelling van partijen mogelijk is?*

*Marek: We zouden zoeken naar een consortium van partijen waarin samenwerking tussen marktpartijen plaatsvindt, waarbij de gemeente relatie heeft met één van die partijen in hoofdaanneming. Dit kan de grondhuurder zijn.*

*Bij vraag mentimeter over de meest geschikte aanbestedingsvorm* Zie uitkomst mentimeter.

*Marek: Er is een duidelijke voorkeur voor innovatiepartnerschap. Iemand die hier iets over wil zeggen?*

*Zaal: Meer vanuit de aanbestedingsachtergrond gezien, moet de gemeente de regie houden. In de huidige stand van zaken in deze sector, met veel nieuwe partijen, zijn die partijen vaak te klein om zelf dit op te pakken en die sluit je daarmee buiten. Denk aan MaaS en mobiliteitsconcepten, ook de kleine partijen moet je kans geven om te laten innoveren op dit vlak.*

*Marek: Kunnen we als gemeente op de manier van uitvragen hierop sturen?*

*Zaal: Kan bijv. via een grote partij, met kleinere partijen als onderaannemer. Je staat op afstand en kan er dan minder op sturen. Dit is een nadeel. Anders moet je als je gemeente als *system integrator* gaan optreden, en dit is anders dan gemeenten gewend zijn. Maar dit maakt het wel mooi en leerzaam.*

*Vraag zaal:* De gemeente wenst experimenteren en itereren enerzijds, maar anderzijds ook een rendabel project en een exploitatieperiode van 10 jaar. Dit lijkt me een spanningsveld?

*Marek:* Als het blijkt dat het niet haalbaar is om alle wensen te verwezenlijken met bepaalde huuropbrengsten, dan moeten we als gemeente wat water wij de wijn gaan doen om de wensen wel mogelijk te maken. We moeten dan nadenken over wat vinden we als gemeente nu het belangrijkste op deze plek en is dit concept wel of niet rendabel. Hiermee gaan we rekening houden bij de voorwaarden en eisen die we gaan stellen.

*Zaal:* Ik ben een collega van Marek bij de gemeente Amsterdam. Andersom zijn we ook vandaag hier om ook dingen mee te geven. We moeten proberen om het concept in die tijdelijkheid ook rendabel te krijgen, waar we dan ook graag jullie input op krijgen. Op basis van jullie input kunnen we de vorm van uitvragen beter begrijpen.

*Zaal:* Wanneer komt de locatie beschikbaar en wanneer is de gemeente voornemens deze op de markt te zetten?

*Marek:* Wanneer het concept verder uitgewerkt is weten we wanneer we het op de markt gaan brengen. Dan komt de site voor tien jaar beschikbaar, maar we kunnen ons momenten van iteratie indenken om de business case rond te krijgen.

*Zaal:* Wanneer is de huidige concessie verlopen?

*Marek:* Hier doen we geen uitspraak over.

*Marek:* Er is een vragenlijst gedeeld via Tendersnet, waaruit een selectie aan bod is gekomen vandaag. Deze lijst is nog niet door iedereen schriftelijk ingevuld. De lijst is dus te vinden op Tendersnet, mochten jullie nog aanvullend antwoord willen geven op verschillende vragen.

*Zaal:* Wordt de lijst van deelnemers gedeeld?

*Marek:* Niet de aanmeldingen via de mail; enkel de intekenlijst wordt gedeeld met de aanwezigen, daar waar men heeft aangegeven dat de contactinformatie gedeeld mag worden. Die lijst delen we achteraf op Tendersnet.

*Presentatie Marek Kruszel staat op Tendersnet.*