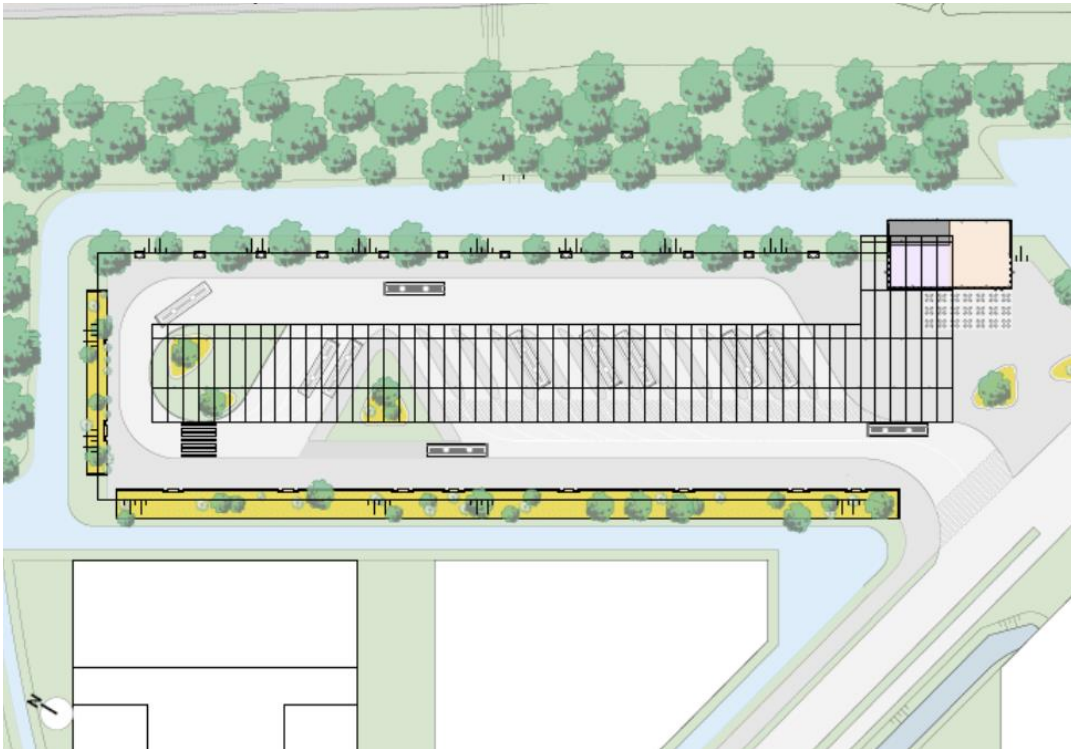




Verslag van de marktconsultatie

Marktconsultatie Exploitatie en Beprijzen Internationale Touringcar Terminal (ITT)



Versie definitief

31-03-2021

Contactpersoon
Opgesteld

Email

R. Henneveld
W. Kirpensteijn
Gemeente Amsterdam, Ingenieursbureau
rob.henneveld@amsterdam.nl
w.kirpensteijn@amsterdam.nl

Inhoudsopgave

1. Aanleiding marktconsultatie	4
2. Resultaten.....	4
3.1 B: Ligging van de locatie	5
3.2 C Segmenten touringcars	6
3.3 D Voorwaarden voor gebruik ITT	8
3.4 E Gebruikersmodel	10
3.5 F Faciliteiten en beprijzen	13
3.6 G Zero emissie-zones.....	17
3.7 H Openbare orde en beveiliging	18
3.8 I Aanbestedingsvorm Exploitatie	19
3.8 J Tot slot	22

1. Aanleiding marktconsultatie

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

De marktconsultatie werd gehouden voorafgaand aan een mogelijke aanbesteding, maar maakte daarvan geen deel uit. Deelname was geheel vrijblijvend en heeft geen gevolgen voor deelname aan een mogelijke aanbesteding die volgt op deze marktconsultatie.

Het doel van de marktconsultatie was inzicht te krijgen in mogelijkheden die de markt kan bieden ten aanzien van de exploitatie van ITT. De opgedane kennis is gebruikt om een afweging te maken voor het vormgeven van een eventuele aanbesteding of opdracht.

2. Resultaten

Na publicatie op TenderNed hebben de volgende 4 partijen gereageerd. Uit oogpunt van transparantie is een lijst met partijen in dit verslag opgenomen:

Partijen	Kernactiviteiten
BAM FM	Exploitant of civiele of bouw aannemer
FEBO	Horeca
Flixbus	Partij die haltelocaties willen exploiteren en aanbieder van lange afstandsbus (LAB) vervoer
Oostenrijk Groep	Partij die haltelocaties willen exploiteren, touringcarbedrijf gericht op internationaal vervoer, aanbieder van lange afstandsbus (LAB) vervoer, Real Estate verhuur, Openbaar Vervoer en Automotive: leveren van bedrijfsvoertuigen, onderhoud en leveren van automotive toebehoren zoals banden, intelligente camera's, zonnepanelen.

Hierna worden achtereenvolgens de verschillende inhoudelijke thema's belicht.

3.1 B: Ligging van de locatie

B1. Acht u de ligging van de locatie van de ITT geschikt voor exploitatie van een ITT (ligging, afstand tot snelweg, beschikbaarheid OV i.v.m. vervolgreis passagiers).

De ligging wordt als geschikt ervaren. De rijtijd is kort doordat de afstand tot snelwegen: A9, A2, A10, A6 zijn goed bereikbaar is. Tevens is Duivendrecht een representatief treinstation. Wat deze locatie extra sterk maakt is de ov-ontsluiting. Middels de metro's en Sprinters elk station in Amsterdam bereikt kan worden.

Aandachtspunten die zijn meegegeven zijn:

- Duivendrecht haar intercity-status grotendeels heeft verloren;
- Niet alle stadsdelen zijn goed te bereiken, mogelijke oplossing hiervoor kan zijn (elektrische) Pendelbussen;
- De faciliteiten een lager niveau hebben dan de huidige locatie bij Sloterdijk;
- Dat exploitanten van langeafstandsbussen in de toekomst ook internationale treinverbindingen van/naar Amsterdam willen exploiteren.

B2. Waarom zouden touringcars volgens u gebruik moeten maken van de ITT?

Uit de consultatie komt naar voren dat door de nationale en Europese wetgeving het gebruik van de terminal niet afgedwongen kan worden. De uitdaging is dan ook om de aanbieders van lange afstand bussen zo te faciliteren dat ze gebruik willen maken van de terminal. Het gebruik van een centrale hub heeft vaak ook de voorkeur van de aanbieders.

De voordelen van gebruik van hub zijn:

- Aanwezige voorzieningen;
- Schaalvoordelen;
- Alles centraliseren wat meer overzicht geeft en meer duidelijkheid te creëren voor de gebruikers;
- Makkelijker bereikbaar;
- Meer kwaliteit en veiligheid bieden aan de gebruikers;
- Om drukte te weren uit de binnenstad en de huidige locatie Sloterdijk te ontlasten;
- De netwerkfunctie (overstapmogelijkheden).

Wanneer een terminal met voorzieningen voordeel oplevert, zullen bedrijven bereid zijn om daarvoor een redelijke prijs te betalen. Is de gevraagde prijs te hoog, dan wegen de voordelen niet op tegen de kosten en zullen zij alsnog een andere haltelocatie kiezen.

3.2 C Segmenten touringcars

C1. Sluit het ontwerp, de afmetingen en de capaciteit (zie het concept PvE) in voldoende mate aan op het marktsegment f en g?

Ziet u onoverkomelijke risico's?

Door het merendeel van de deelnemers wordt er geen of nauwelijks risico gezien. Uit een reactie komt naar voren dat: "De afbakening van segmenten heeft geen juridische basis en is daarom niet te handhaven. Ook wordt ten onrechte verondersteld dat internationaal geregeld vervoer vooral door "toeristen" gebruikt worden, terwijl de grootste groep gebruikers "normale" reizigers zijn die voor uiteenlopende motieven een langeafstandbus nemen, maar waarbij "VFR" (Visiting Friends and Relatives) de grootste groep is.

Anderzijds zijn langeafstandsbussen niet per definitie internationaal en niet per definitie een touringcar. Ook de afbakening van "zon- en sneeuwvakanties" is problematisch; het gaat daarbij sowieso om "ongeregeld vervoer" oftewel "besloten busvervoer" dat überhaupt niet vergunning plichtig is. Kwalificeert een city trip naar Barcelona als zonvakantie, maar een city trip naar Parijs niet?"

De aandachtspunten in het algemeen zijn:

- De afbakening voor de benodigde capaciteit;
- Langeafstandsbussen zijn als internationaal geregeld vervoer vergunning plichtig en dit gaat per 5 jaar;
- Bij toewijzing van capaciteit zou internationaal geregeld vervoer voorrang moeten hebben boven besloten busvervoer.

Aandachtspunten ten aanzien van het ontwerp:

- De vraag is of de capaciteit voldoende en toereikend is wanneer de terminal ook door besloten busvervoer gebruikt wordt. Het huidige Ontwerp (PvE) is onduidelijk c.q. onlogisch. Het is wenselijk dat vertrekkende bussen met neus naar terminal staan, zodat wachtende reizigers zien waar ze heen gaan. Anders zijn er veel overbodige loopbewegingen om te kijken waar de bus heen gaat;
- Een vormgeving van het busstation als groot eiland heeft de voorkeur omdat er dan maar één locatie is waar reizigers een weg hoeven over te steken. Daarnaast is bij een vormgeving met losse perrons een probleem dat er nooit 80 mensen op het perron passen, waardoor passagiers op de rijbaan en op naastgelegen haltes zullen gaan staan;
- Het advies is om het ontwerp te wijzigen in een ontwerp dat gebaseerd is op variant A2 uit Ontwerpboek van Februari 2019 door Studio SK, maar dan met toegang vanaf de Stationsweg in plaats vanaf de busbaan. Dat ontwerp ging uit van een eilandperron met zaagtand-bushaltes;
- Huidig ontwerp noemt geen faciliteiten voor de bussen (bijv. toilet legen, afval inleveren) mee. Indien dit niet mogelijk is dient gekeken te worden naar mogelijkheden in de nabijheid waar een bedrijf dit kan uitvoeren en aanbieden;
- Laad/los zone bevoorrading terminal + enkele parkeerplaatsen personeel is niet opgenomen in het ontwerp;
- Aandachtspunt is eventueel speciale vertrekhalte voor lijnen naar UK / Non-Schengen, met bijvoorbeeld extra afscherming rond de halte om verstekelingen te ontmoedigen;
- Suggestie om een deel aan te wijzen als "uitstaphalte", zodat alleen voor vertrekkende bussen een halteperron gepland hoeft te worden. Aankomende internationale bussen zijn bovendien zeer slecht nauwkeurig in te plannen. Daarom is het scheiden van aankomende en vertrekkende bussen vanuit operationeel oogpunt een grote pré;

- Suggestie om passagiers aan de voorkant van de bussen te laten oversteken, aangezien de bestemming meestal alleen op de voorkant wordt weergegeven. Dit punt vervalt indien het ontwerp anders is;
- De bus verder naar achteren aan het perron laten halteren vermindert dat passagiers aan de voorkant van de bus op de rijbaan gaan wachten;
- Suggestie om een groter deel van het plein bij het terminalgebouw onder de overkapping te laten vallen en meer beschutting te creëren. Alternatief is een groter terminalgebouw of het overkappen rondom de perrons. Bij een groot eilandbusstation zou er een overkapping op het eiland moeten komen. Merk op dat 2 miljoen passagiers per jaar slechts 1/30ste is van Schiphol, maar 1/30ste van Schiphol is qua ruimtebeslag nog steeds een veelvoud van wat voor het ITT is gepland;
- Voorkeur wordt gegeven aan Dynamische Reisinformatie. Elk platform is genummerd met digitale bebording. Dit dient allemaal gekoppeld te zijn een centraal systeem met digitale overzichten verspreid over het terminal terrein;
- Oppervlakte lounge (terminal) is aan de kleine kant. Er is slechts een kleine ruimte bestemd voor het realiseren van een shop. Een aanbieder zal de 30m² nodig hebben voor het hebben van een eigen shop. Wellicht zijn er ook nog andere partijen die het wensen? De horeca natuurlijk ook niet vergeten. De servicebalie is naar onze mening een algemeen punt voor vragen;
- Bij de lounge wordt er een ruimte gemist voor opslag (zoals Gevonden Voorwerpen). Het is niet wenselijk dit op de 1e etage te hebben (tenzij er een lift mogelijkheid is). Een terminal als deze zal zeker wel gevonden voorwerpen creëren;
- Indien de personeelsruimte van chauffeurs op de 1e etage zit; denk hierbij aan toegankelijkheid, scheiden van stromen met anderen en eventueel realiseren van aparte sanitaire voorzieningen;
- Binnen het overzicht van ruimtelijke relatieschema's mist er mogelijk nog serverruimte;
- Wellicht mogelijk oppervlakte personeelsruimte op de 1e etage te vergroten en 1 op 1 te laten lopen met oppervlakte lounge begane grond. Verhuur van kantoorruimte is dan mogelijk zodat een kantoor gevestigd kan worden. Dit zal de ruimte en mogelijkheden maximaliseren.

3.3 D Voorwaarden voor gebruik ITT

D1. Zijn de voorgestelde voorwaarden volgens u realistisch? Geef dat per criterium aan.

Vraag	Wel	Niet	N.v.t	Opmerking(en)
A. Inplanbare ritten (dienstregeling)	3	0	1	- Zowel de internationaal geregeld vervoer als de vakantieritten zijn inplanbaar; - Dienstregeling moet basis zijn. Wel rekening houden met vertraging, met name voor aankomende ritten; - Realistisch want het zijn allemaal geplande events.
B. Halteertijd: maximaal 10, 15 of 30 minuten	3	0	1	- Er dient ten alle tijden een goede doorstroom te zijn, om de drukke dienstregelingen te garanderen. Dit betekent dat een maximale halteertijd noodzakelijk is. Het is echter belangrijk om in gedachte te houden dat er ook touringcars zijn die dubbele lijnen rijden. De overname v.d. touringcar (wisseling v.d. chauffeurs i.v.m. rijtijdenwet) vindt dan vaak plaats op het station. Voor deze touringcars is het in sommige gevallen nodig om langer dan 30 minuten te halteren; - Maximale halteertijd van 30 minuten dient gehanteerd te worden. Daarmee gaan we uit van de halteertijd bij een platform. Daarnaast zou er "parkeertijd" geboekt kunnen worden; - Realistisch want het zijn allemaal geplande events.
C. kofferafhandeling/opslag	2	1	0	- Kofferafhandeling zorgt voor extra benodigde tijd, wat ten koste gaat van de efficiëntie van de dienstregelingen. Het is niet realistisch om wel voor een kofferafhandeling te gaan; - Het zou gewenst zijn om een opslagruimte te hebben voor Gevonden Voorwerpen. Een terminal van deze grootte en passagiers genereert ook een stroom van gevonden voorwerpen. Dit kan geïntegreerd worden met veelal met de shop werkzaamheden. Ook bagagekuisjes zijn wenselijk (net als op Sloterdijk), voor bijvoorbeeld reizigers die enkele uren overstaptijd hebben en hun koffers even kwijt moeten om in die tijd de stad in te gaan; - Niet realistisch, zeker voor deze klantgroep zijn geen grote aantallen koffers te verwachten.
D. Schonere lucht: faciliteren en stimuleren	3	0	1	- De komende jaren zal het nog niet benodigd zijn, omdat de techniek er nog niet zo ver is

van zero emissie vervoer (door b.v. in het ontwerp ruimte te reserveren voor oplaadfaciliteiten t.b.v. elektrisch vervoer).				om lange afstandsbusen te voorzien van actieradius. Het probleem hierbij is dat busen onderweg geen faciliteiten hebben om bij te laden. Dit neemt niet weg dat op kortere afstanden wellicht wel elektrische busen ingezet zullen worden in de komende 10 jaar. Wat meer voor de hand liggend is, is dat busen worden voorzien van waterstof; - 2 lang parkeerplekken met faciliteiten en voorrang voor elektrische busen (zowel overdag als 's nachts). Denk ook aan faciliteiten voor waterstof busen in de verre toekomst, deze zouden in de nabije omgeving gerealiseerd kunnen worden. In de nabije toekomst zal er vooral gewerkt worden met hybride vormen; - Zeer realistisch, immers daar gaan we heen in de toekomst en daarmee stralen we dat uit.
---	--	--	--	--

D2. Welke verduidelijkingen zou u wensen in de voorwaarden voor gebruik van ITT ?

De verduidelijkingswensen zijn:

- Dat kofferafhandeling en –opslag niet toegestaan is, moet geen betrekking hebben op gevonden voorwerpen en kortstondige opslag van koffers, bijvoorbeeld in de vorm van bagagekluisjes;
- Goed voorziening tegen de regen, goede tijdsaanduiding, afval verzamelpunten en wifi.

D3. Welke aanpassingen zou u wensen in de voorwaarden voor gebruik van de ITT?

Suggesties van de voorwaarden:

In de voorwaarden de afbakening beter in overeenstemming te brengen met de van toepassing zijnde wettelijke kaders en terminologie, aangezien de huidige afbakening niet-handhaafbaar is. We suggereren om de afbakening bijvoorbeeld als volgt te formuleren:

Het ITT is bedoeld voor:

- 1) Niet-concessie gebonden internationaal geregeld vervoer per bus, daaronder begrepen: - internationaal geregeld vervoer waarvoor een ontheffing ex artikel 29 WP2000 is verleend en internationaal geregeld vervoer in de zin van EG-verordening 1073/2009;
- 2) Besloten vervoer per bus, voor zover dit een niet-incidenteel karakter heeft en plaatsvindt volgens een dienstregeling.

D4. Welke voorwaarden voorziet u voor andere haltelocaties dan ITT binnen de gemeente Amsterdam?

Het is op grond van de WVV en het RVV-generiek in heel Nederland toestaan om bij een bushalte te stoppen om "onmiddellijk passagiers te laten in- en uitstappen, met inbegrip van hun bagage". Halteren op andere locaties blijft dus sowieso mogelijk. We zouden graag zien dat er bij Sloterdijk een beperkte haltevoorziening behouden blijft als "secundaire halte". Het zou daarnaast wenselijk zijn als bij alle P+R-transferiums (Noord, Sloterdijk, Bijlmer, Zeeburg) een algemene halte beschikbaar is voor besloten busvervoer en bijzonder internationaal geregeld vervoer zoals de langeafstandsbusen of busen voor evenementen, zodat dergelijk vervoer niet het centrum in hoeft.

3.4 E Gebruikersmodel

E1. Met welke van de boven genoemde variabelen ziet u een ideaal gebruikersmodel? Licht uw antwoord toe.

De verschillende antwoorden die hierbij zijn gegeven:

- Vooraf betalen (vaste gebruikers evt. maandelijkse facturatie, vooruit);
- Online te boeken;
- Een variabel bedrag (afhankelijk van tijdsslot, spitsuren/daluren, milieuklasse bus, vertrek/aankomst);
- Vaste gebruikers krijgen korting;
- **Vast bedrag per periode – toelichting:**
Variabiliteit is op zo'n locatie qua operatie begrijpelijk maar niet in kosten. Ter dekking van de vaste kosten [hoe die ook zijn opgebouwd] is een voorafbetaling noodzakelijk voor iedere exploitant;
- **Een X-bedrag per tijdslot – toelichting:**
Uitgangspunt hierbij is slotmanagement middels hardware en software. Daarbij moet het terrein afgesloten zijn en verkeer komt binnen via slagbomen. Bij binnenkomst wordt datum/tijd/kenteken vastgelegd en dit wordt gekoppeld aan het account van de binnenkomende vervoerder.
Bij het voorbeeld hieronder wordt er van een slottijd van 30 minuten uitgang.
Toegang voor 30 minuten voor aankomst/vertrek. Langer verblijf? Het te betalen bedrag wordt met X verhoogd bij elke 15 minuten dat er langer op het terminal terrein verbleven wordt. Dit moet in verhouding hogere prijzen zijn, om onnodig parkeren op de terminal te ontmoedigen. Speciale tarieven voor parkeren/buffer gebruik indien beschikbaar;
- **d. Vooraf afrekenen – toelichting:**
Hierbij moet een CRM-systeem centraal staan waar de verschillende vervoerders vooraf een account kunnen aanmaken. Hierin kunnen alle bussen (kentekens) worden ingevoerd die toegang kunnen krijgen tot de terminal, zodat het systeem direct weet bij welke vervoerder een bus hoort. Daarnaast kan gedacht ook gedacht worden aan vroegboekorting voor vervoerders die tijdig registreren. Niet vooraf aangemelde ritten dienen direct na binnenkomst te betalen voor een tijdsslot van 30 minuten voor een verhoogd tarief;
- **e. Achteraf - toelichting:**
Kan een mogelijkheid zijn voor geverifieerde en bekende vervoerders. Zal op hetzelfde principe als bij punt d gebaseerd zijn, waarbij nauwkeurig wordt bijgehouden welke bussen ervoor hoe lang halteren op de ITT;
- **Flexibele tijden waarop touringcars gebruik kunnen maken van haltes op ITT – toelichting:**
Het uitgangspunt moet zijn dat ritten vooraf worden aangemeld en ingepland. Dat betekent niet dat "ad hoc" of "flexibel" binnenrijden niet mogelijk kan zijn, maar dan tegen een hoger tarief om het vooraf aanmelden te stimuleren. Aandachtspunt is dat vertragingen bij met name aankomende bussen veelvuldig voorkomen. Een zekere flexibiliteit is daarom sowieso nodig.

E2. Kunt u per variabele aangeven of deze wel of niet werkbaar is? Licht dat per variabele toe.

Variabelen	Opmerkingen
a. Een bedrag per touringcar;	- Ja werkbaar, alleen wel per tijdslot; - Dit is lastig te handhaven en de terminal zat niet optimaal gebruikt worden. Zodra een bus het terminal terrein zal oprijden, kan het in theorie uren zo niet dagen er staan en maar 1x betalen; - Niet wenselijk, te veel verschillen en onzekerheden. Daarnaast is variabele e vanuit haalbaarheid onwenselijk, dan weet een exploitant niet waar ie aan toe is.
b. Een bedrag per tijdslot (minuut, 10 minuten, anders);	- Werkbaar; - Niet wenselijk, te veel verschillen en onzekerheden. Daarnaast is variabele vanuit haalbaarheid onwenselijk, dan weet een exploitant niet waar ie aan toe is.
c. Een vast bedrag voor een periode (jaar, seizoen, anders);	- Niet werkbaar. Dienstregelingen veranderen geregeld. Het is niet mogelijk om een periode met zekerheid vast te leggen. Facturatie na gebruik/reservering slottijd; - Dit zal voor de terminal niet gunstig zijn met de gedachte dat er niet optimaal gebruik wordt gemaakt van slotplanning en daarmee de variabele inkomsten.
d. Vooraf afrekenen;	- Ja, altijd. Dit gebeurt in andere Europese steden ook. Bij bijv. no-shows moet er ook doorbelast worden. Bij vertraging hoeft men niet extra te betalen en worden ze op een aparte strook.
e. Achteraf afrekenen;	- Nee, niet aan te raden; - Niet wenselijk, te veel verschillen en onzekerheden. Daarnaast is variabele e vanuit haalbaarheid onwenselijk, dan weet een exploitant niet waar ie aan toe is.
f. Vaste tijden waarop touringcars gebruik kunnen maken van haltes op ITT;	- Tot in zekere hoogte. Men boekt een tijdslot waarvoor wordt afgerekend. Bij vertraging worden ze alsnog opgevangen. Bij no-show wordt er 100% doorbelast; - In principe zijn de meeste ritten goed planbaar. Echter, er zijn altijd onvoorziene omstandigheden. Bijvoorbeeld grote vertragingen, of een extra ad hoc ingeplande rit. Het hanteren van verschillende tarieven voor vooraf ingeplande ritten en ad hoc ritten is een goede incentive om vroegtijdig aanmelden te stimuleren. Daarbij kan gedacht worden aan vroeg boek kortingen.
g. Flexibele tijden waarop touringcars gebruik kunnen maken van haltes op ITT.	- Zie opmerking bij F antwoord (tot op zekere hoogte).

E3. Mist u variabelen in het boven genoemde overzicht a tot en met h? Zo ja, welke?

De verschillende antwoorden die hierbij zijn gegeven:

- Online te boeken;
- Het tijdstip van boeking i.v.m. vroeg boek korting;
- Wijzigingen en annuleringen (Ruim van tevoren moeten wijzigingen en annuleringen eenvoudig mogelijk zijn, maar bij wijzigingen of annuleringen moet een annulering fee mogelijk zijn. Bij no-show volledige facturatie.);
- Op welke wijze draagt de gemeente bij aan de financiering.

E 4. Hoe ziet u deze variabelen in relatie tot andere halteerlocaties?

De combinatie van variabelen B, D & F is gebruikelijk als wij gekeken wordt naar andere terminals in het buitenland. Hierbij is een goed toegang managementsysteem in combinatie met geautomatiseerde administratie essentieel.

3.5 F Faciliteiten en beprijzen

F1. Geef in onderstaande tabel aan in hoeverre u de faciliteiten belangrijk acht, en beargumenteer uw keuze in de kolom toelichting.

	Ze er be lang rijk	Be lang rijk	Ne utraal	On be lang rijk	Ze er on be lang rijk	Ge en op mer king	
Faciliteit	1	2	3	4	5		Toelichting
Stewards ter begeleiding passagiers	2		1			1	- Dit is wel een service die mensen zullen waarderen. Zeker bij vertragingen; - Belangrijk gezien de hoge aantallen passagiers. Kan gecombineerd worden met huidig personeel. Daar is al reeds ervaring mee; - Voor de veiligheid van de gebruikers, voetgangers. De praktijk leert dat chauffeurs aansturing nodig hebben.
Informatie-voorziening op paneel boven halte (naam van touringcarbedrijf)	3					1	- Essentieel, mensen zijn met tijd bezig, zeker bij vertragingen; - Live vertrek/aankomst informatie is essentieel. Elk platform moet een digitaal scherm hebben & gespreid over het terrein schermen met een overzicht; - Advies: boven halte een haltenummer. Op een centrale plek één reizigersinformatie scherm.
Ticketverkoopspunt	1	1	1			1	- Waarschijnlijk zijn tickets al gekocht als mensen hier komen; - Een ruimte om een shop te openen; - Balie eventueel optie voor andere partijen (indien daar vraag voor is).
Crewruimte voor chauffeurs		2	1			1	- Zorg goed voor personeel; - Momenteel zien we deze trend op Sloterdijk. Belangrijk om de ruimte binnen ITT (afgesloten & aparte voorzieningen) te realiseren; - Advies alleen een toilet of kleine ruimte. Het gevaar met uitgebreide faciliteit is dat chauffeurs te lang zitten en hierdoor te lang parkeren op het terrein.
Toilet voor passagiers	2	1				1	- Zorg goed voor de klant; - Uitgevoerd door een serviceprovider voor betaald toiletten.
Vaste halte halteerlocatie	2	1				1	- Mensen willen weten waar ze moeten zijn; - Alle platforms dienen flexibel gebruikt te worden om gebruik te maximaliseren (Scheiding aankomst /vertrek wel vast). Wel mogelijkheid om een X aantal platforms af te schermen (niet-Schengen).

Faciliteiten voor elektrisch opladen van langeafstands-bussen	1	1	1			1	- Dit is de toekomst; - Gezien de toekomst belangrijk; - Voor nu 'Neutraal'. De komende jaren belangrijker.
Tijdelijk opslagpunt voor bagage, kluisjes (kofferafhandeling is niet voorzien, kluisjes wel)		1	1		1	1	- Lijkt een overdreven voorziening; - Wordt momenteel veelvuldig gebruikt op Sloterdijk. Zijn leveranciers voor bekend; - Geen must, maar meer een extra dienstverlening.
Horeca	4	1					- Kan bijdragen tot een haalbare exploitatie en is voor klant fijn; - Is momenteel veel vraag naar op Sloterdijk.
Terras	2	1		1			- Maakt de locatie wel wat vriendelijker; - Dit dient uit te kijken op de bussen en zicht te hebben op een digitaal scherm met reisinformatie; - Terras zonder horeca bediening.
Overdekte wachtruimte	2				1	1	- Comfort verhogend; - Ook op het platform waar de bussen komen te staan dient voldoende beschutting te zijn, zo niet gedeeltelijk overdekt.
24/7 beheer	2			1		1	- Als het bijdraagt aan de veiligheid wel verstandig; - ITT dient 24/7 bereikbaar te zijn, dienstregeling loopt ook altijd door. Na een bepaald tijdstip kan het op afstand geregeld worden.

F2. Wilt u gewenste faciliteiten toevoegen? Zo ja, welke? En waarom?

De verschillende antwoorden die hierbij zijn gegeven:

- Overkappingen + zitgelegenheden bij de verschillende platformen voor de passagiers. Zo kan er ook buiten droog en veilig gewacht worden. Passagiers willen van nature graag zo dicht mogelijk bij de bussen wachten of met direct uitzicht erop;
- Denk ook aan het mogelijk realiseren van elektrapunten voor vending machines/andere elektra faciliteiten op het platformeiland en binnen de lounge;
- Voor- en natransport (duurzaam) naar gebieden waar nu een moeilijke ontsluiting naar is;
- OV-fiets of fietsverhuur / elektrische deelscooters / Urban Mobility;
- Toeristeninformatie / ticket sales (excursies/OV-tickets/GVB tickets/ internationale tickets) Welkom Amsterdam;
- Informatiescherm (stad) huisregels van Amsterdam;
- Oplaadpunten voor mobiele telefoons.

F3. Waarop moet volgens u het te betalen bedrag zijn gebaseerd?

De verschillende antwoorden die hierbij zijn gegeven:

- Kosten van de slots moeten evenredig zijn aan de kosten van exploitatie. Daarnaast dienen de aanwezige faciliteiten en mogelijkheden het "aantrekkelijk" te maken om de ITT als primair station te gebruiken;
- Het moment van boeken, aankomst/vertrek, het tijdsslot (spits, dal), de lengte van tijdsslot, vaker boeken (=korting).

F4. Wat is een gebruiker van de ITT (b.v. een internationale bus-vervoerder) maximaal bereid te betalen voor het gebruik van de ITT omgerekend naar het halteren van één touringcar?

De suggestie is om in de basis een tijdslot van 30 minuten voor elke rit te plannen. Indien een vervoerder langer op het ITT wil halteren kan per 15 minuten extra worden betaald. Voor parkeren & andere faciliteiten dient een separaat kostenmodel te worden opgesteld. Daarbij kan ook onderscheid worden gemaakt naar tijdstip:

- Op rustige momenten kunnen is er meer ruimte voor parkeren;
- Verder marktonderzoek nodig, +/- €25,- per bus;
- Vaste gebruikers / vroegboekers (boeken via het online systeem): €12,- per tijdslot van 30 minuten;
- Ad hoc toegang bij de slagboom: €24,- per tijdslot van 30 minuten;
- Elke 15 minuten hierna X-bedrag (in verhouding steeds hoger).

F5. Stel dat er sprake is van een variabel tarief, waarbij geldt: hoe meer vraag naar een bepaald slot, des te hoger de prijs. Wat is dan uw onderbouwde mening over het instellen van een variabel tarief op de ITT? Licht uw antwoord toe.

De verschillende antwoorden die hierbij zijn gegeven:

- "hoe meer vraag naar een bepaald slot, des te hoger de prijs" = Marktwerving;
- Het is mogelijk om in zekere mate met variabele tarieven te werken, maar dit zou vooral zich moeten concentreren op het moment van boeken. Variabele tarieven zullen weinig invloed hebben op de planning van de vervoerders, die van talloze andere factoren afhankelijk is. Het effect op de spreiding is derhalve beperkt. De prijsgevoeligheid van de planning is laag;
- Uiteraard biedt een hogere prijs bij een hogere vraag kans om de opbrengst te verhogen, maar dit heeft ook risico. Als de prijs hoger is dan de vervoerder wil betalen, zal hij voor die rit een alternatieve halteerlocatie zoeken en daarmee niet naar het ITT gaan. Immers, het is wettelijk toegestaan om met een bus bij iedere bushalte te halteren. Onze conclusie is dat tarieven gebaseerd op de vraag naar een slot weinig effect hebben.

F6. Wat is uw onderbouwde mening over het hanteren van een lager tarief buiten de spits dan tijdens de spits op de ITT?

De verschillende antwoorden die hierbij zijn gegeven:

- Hier zal minder vraag naar zijn;
- Dit zou een oplossing kunnen bieden voor de minder volle bussen die op dal momenten gebruik maken van de terminal. Dit effect is klein daar het niet vervoerders actief doet wisselen van spits naar dal. Immers is het rijden met halfvolle bussen niet economisch rendabel. Maar het is wel een vorm van "tegemoetkoming" om daarmee toch te bevorderen om gebruik te blijven van de ITT tijdens dal momenten. Uitgangspunt moet zijn het stellen van een "normaal" vast tarief en wellicht een kleine deviatie naar beneden in de dal momenten.

Het is daarnaast ook aangeraden te zoeken naar extra initiatieven om vervoerders op tijd te laten boeken (en dat daarmee voordeel te behalen is):

- Vroeg boek korting;
- Vaste klanten / Grootverbruikers korting.

Wat is volgens u een eerlijke prijs voor een tijdslot van ... (Licht uw antwoord toe)

	Bedrag in de spits*	Bedrag buiten de spits*	Toelichting
... 5 minuten	n.v.t.	n.v.t.	Niet haalbaar
... 10 minuten	n.v.t.	n.v.t.	Niet haalbaar
... 20 minuten			Om deze vraag te beantwoorden moet je onderscheid maken tussen in- en uitstappen. Internationale ritten gaan gepaard met bagage, derhalve neemt in en uitstappen meer tijd met zich mee.
... 30 minuten	12	10	Om deze vraag te beantwoorden moet je onderscheid maken tussen in- en uitstappen. Internationale ritten gaan gepaard met bagage, derhalve neemt in en uitstappen meer tijd met zich mee.
*: als spittijden gelden bijvoorbeeld 06:30 tot 09:30 uur en 15:30 tot 19:00 uur. (alle dagen van de week inclusief het weekend).			
Ook is de suggestie als basis een 30 minuten tijdslot. Kortere tijden zijn theoretisch mogelijk, maar de ervaring is dat de benodigde halteertijd per rit zeer verschillend en onvoorspelbaar kan zijn. Denk aan speciale bagage of problemen bij het inchecken. Korte tijdsloten leidt op papier tot meer capaciteit en dus verdienpotentieel, maar de realiteit zal zijn dat daar moeilijk op te plannen valt. Buiten de spits hebben de vervoerders minder passagiers in de bussen. Het hebben van een lager tarief in de dal momenten kan een "kleine" tegemoetkoming zijn voor vervoerders om de kosten te drukken. Het is eveneens belangrijk de spits anders te definiëren. De genoemde spittijden zijn de spittijden van regulier internationaal geregeld vervoer, maar die komen niet overeen met de spits van de ITT-doelgroep. Met name de dag van de week maakt een zeer groot verschil. Voor langeafstandsbussen zijn vrijdag en zondag de spitsdagen, en in iets mindere mate de zaterdag. Donderdag en maandag zijn overgangsdagen, dinsdag en woensdag zijn dal dagen. Tussen de verschillende dagen zit een substantieel verschil qua vervoersvraag. Rond feestdagen en vakanties in Nederland of buurlanden gelden bovendien afwijkingen op de regel. Gedurende de dag zijn er wel wat piekmomenten, bijvoorbeeld aankomst en vertrek van de nachtlijnen. Voor zon- en sneeuwvakanties geldt vaak vertrek/aankomst op de vrijdag t/m zondag. Dit overlapt dus met de piek voor langeafstandsbussen.			

3.6 G Zero emissie-zones

G1. Welke initiatieven neemt u concreet als bedrijf om bij te dragen aan deze doelstellingen?

De verschillende antwoorden die hierbij zijn gegeven:

- Ondanks dat er op korte termijn enkele ontwikkelingen gaande zijn, bestaat er op dit moment helaas nog geen zero-emissie langeafstandsbussen;
- Lange termijn: Gebruik bussen op elektrisch + waterstof (aanbod momenteel beperkt voor lange afstanden). Verwachting is dat de komende tijd hybride systemen (diesel/ elektrisch/ waterstof) hun intrede zullen maken bij bussen alvorens een gehele switch gemaakt kan worden;
- Elektrisch materieel, elektrische auto's, samenwerking met partners, stageV motoren, mocht iets niet elektrisch kunnen dan op HVO-brandstof, samenwerken met een hub, wij rekenen met MKI.

G2. Het voornemen is om in 2030 enkel nog zero emissie touringcars gebruik te laten maken van Amsterdam binnen de ring.

Wat is uw visie (zo concreet mogelijk) bij het project ITT op het gebied van zero emissie?

Licht uw antwoord toe.

De verschillende antwoorden die hierbij zijn gegeven:

- Duivendrecht is buiten de ring en dient een aanvoer van lange afstandsvervoer te zijn. Passagiers kunnen middels OV de ring binnen gaan. Het is echter wel een visie emissie neutraal vervoer te bieden en daarbij is passend als de terminal zelf en het vervoer erna de stad in ook emissieneutraal zullen zijn. Denk bijvoorbeeld ook aan voorbereiding te treffen voor meer elektrische bussen op het terminal terrein dan wel in de directe omgeving. Zelfde is mogelijk voor waterstof;
- Wij zijn het eens met deze visie, alles elektrisch, maar zorg dan ook voor goede laadvoorzieningen. Wij zijn ook betrokken bij het elektrificeren van de veerpontjes GVB en wals stroomvoorziening;
- Om te beginnen moet de bedrijfsvoering bij de exploitatie van de ITT volkomen duurzaam ingeregeld zijn, van top tot bottom. Dit betekent dat er bij elke beslissing of keuze er naar een duurzame oplossing gekeken moet worden, ondanks dat lange afstandsbussen met elektrische aandrijving nog in de kinderschoenen staat en er operationeel te veel uitdagingen zijn.

3.7 H Openbare orde en beveiliging

H1. Heeft u ervaring met het handhaven van openbare orde en veiligheid op particulier terrein? Zo ja, kunt u hier een voorbeeld van geven?

De verschillende antwoorden die hierbij zijn gegeven:

- Ja, wij zetten beveiligers in bij nachtexploitaties;
- Frankfurt: Beveiliging ter plaatse, ingehuurd. Calais C4T: Dit is een beveiligd terrein bij Calais dat dient als checkpoint voor onze bussen richting de tunnel/ferry richting de UK. Het bedrijf C4T voert een veiligheidscheck uit op een afgesloten en beveiligd terrein, met name om verstekelingen in het bagageruim of technische ruimtes te detecteren voordat de bus naar de douane gaat;
- Wij zijn geen beveiligingsbedrijf en hebben geen handhavers /beveiligers in dienst. Indien bij operaties en evenementen beveiligers nodig hebben, dan wordt dit extern ingehuurd. Als 'Ground Handler' is er veel ervaring met airport hospitality/beveiliging alsmede cruise- en port-hospitality en beveiliging in Amsterdam, Rotterdam en IJmuiden. Deze beveiliging vindt plaats onder de ISPS-code. Beveiliging is een erg belangrijk onderdeel van de ITT. Het succes van de ITT zal deels afhankelijk zijn van goede veiligheid, waarbij de exploitant in samenwerking met de gemeente een comfortabele, klantvriendelijke en veilige omgeving weet te creëren binnen de ITT. Daarbij heeft Amsterdam een liberaal beleid jegens verdovende middelen. Voor een mogelijk toekomstig exploitant is het belangrijk dat de ITT het smokkelen van verdovende middelen binnen haar mogelijkheden zoveel mogelijk voorkomt. Dit zal een primaire taak zijn, waardoor de exploitant aan de voorkant eigenlijk een controle plaats moet vinden. Dit kan middels scanners en de periodieke inzet van snuifhonden. Uiteraard zijn hier kosten aan verbonden en regelgeving, derhalve zal dit onderwerp in samenspraak met de Gemeente nader onderzocht moeten worden.

H2. Acht u de ligging van de locatie van de ITT geschikt voor exploitatie van een ITT (ligging, afstand tot snelweg, beschikbaarheid OV i.v.m. vervolgreis passagiers).

De verschillende antwoorden die hierbij zijn gegeven:

- Op openbaar terrein is het aan overheidsdiensten om hand te haven. Alhoewel de PTA-terminal gezien wordt als openbaar terrein;
- Ja, halte Amsterdam Sloterdijk. Daar heeft de aanwezigheid van exploitant een positief effect op de veiligheid van het gebied (meer licht en bewegingen van mensen) en daarnaast ook op een daling van de criminaliteit. Personeel is tussen 07:00 – 22:00 aanwezig.
- Nee, hier is geen ervaring mee.

3.8 I Aanbestedingsvorm Exploitatie

1.1. Heeft u interesse om de ITT in deze opzet te exploiteren (= exploitant)? En waarom?

De verschillende antwoorden die hierbij zijn gegeven:

- Nee;
- Wij hebben alleen interesse in het beheer en onderhoud van deze locatie omdat het een zeer specifieke branche is waar wij zelf geen ervaring in hebben. In samenwerking met een echte branche eigen exploitant gaan we graag in gesprek;
- Ja, wij zien de synergie in het exploiteren van buslijnen en het exploiteren van terminals. Ook de treinstations worden door NS geëxploiteerd, wat in feite een vergelijkbare situatie is. We hebben ervaring met internationale busstations in heel Europa, waarbij we in Frankfurt zelf de exploitatie verzorgen. Frankfurt is qua langeafstandsbussen redelijk goed vergelijkbaar met Amsterdam. Ook hebben we ervaring met voorzieningen, een wachtruimte annex lichte horeca bij onze haltelocatie;
- Ja, wij hebben interesse in de exploitatie v.d. ITT. Wij hebben veel ervaring met het gebruik van nationale en internationale busterminals t.b.v. cruise, vracht, luchtvaart en internationaal personenvervoer over de weg. Daarnaast beschikken we over een eigen faciliteit vlakbij waardoor er combinatiemogelijkheden zijn met de ITT.

1.2. Heeft u interesse om op de ITT uw bussen te laten halteren (= gebruiker)? En waarom?

De verschillende antwoorden die hierbij zijn gegeven:

- Ja, als gebruiker hebben wij daar zeker interesse in. Het succes van deze is mede afhankelijk van handhaving door de Gemeente Amsterdam. Kortom, de Gemeente moet de huidige gebruikers van station Sloterdijk alsmede andere huidige opstapplaatsen erop attenderen en handhaven dat men alleen nog maar gebruik mag maken van de ITT. Dit geldt uiteraard ook voor reisbedrijven/touroperators. Alleen wanneer iedereen gebruik maakt van de ITT en er geen uitzonderingen zijn kunnen we een veilige, gastvrije, comfortabele en praktische busterminal creëren. Hierbij moeten de gebruikers en de klanten v.d. gebruikers centraal staan zonder af te doen aan de belangen v.d. Gemeente Amsterdam. Nogmaals, kernwaarden als duurzaamheid, veiligheid en gastvrijheid staan in deze centraal;
- Nee, hier is geen interesse in;
- Ja, wij zullen een significant deel van de capaciteit gebruiken, mits uiteraard binnen acceptabele financiële kaders. Onze voorkeur is dat het ITT onze hub van Amsterdam –en van heel Nederland- wordt. Wij hebben graag goede voorzieningen, ook omdat de bus moet concurreren met trein en vliegtuig waarbij door de overheid voor miljarden wordt geïnvesteerd in terminalvoorzieningen, waar wij al moeite moeten doen voor een bushokje.

1.3 . Welke van deze hoofdrichtingen heeft uw voorkeur? En waarom?

De verschillende antwoorden die hierbij zijn gegeven:

- Exploitatie van de horeca;
- I1 – Het exploiteren van de ITT;
- Het exploiteren van de terminal is een aanvulling op het huidige bedrijfsmodel (zie ook I1). Wij hebben reeds ervaring met exploitatie. Belangrijke drijfveer hierbij is het kostenmodel bij de exploitatie. Er zal hiervoor een aparte entiteit oprichten om neutraliteit te waarborgen en terminalexloitatie/ gebruik van elkaar te scheiden. Indien een andere partij de terminal zou exploiteren zien wij nog steeds meerwaarde, omdat wij dan “klant” van die exploitant zijn, die

- een incentive heeft op zijn klanten tevreden te houden. We verwachten in het exploitant-model een actiever management van de terminal dan in het gebruikers-model;
- Beide, maar wij willen graag exploitant worden.

14. Welke andere richtingen acht u kansrijk? En waarom?

De verschillende antwoorden die hierbij zijn gegeven:

- Geen;
- Naar alle waarschijnlijkheid als gebruiker van de ITT, los van het feit of wij exploitant zullen zijn. De wens is ook om een shop te openen. Eventueel zijn wij ook geïnteresseerd in kantoorruimte om ons Nederlandse team (circa 10 personen) te huisvesten.

15. Als de gemeente Amsterdam gedurende 10 jaar de exploitatie van de ITT via een concessieaanbesteding op de markt zet, welke randvoorwaarden acht u van belang voor een Aanbieder ten behoeve van een succesvolle exploitatie?

De verschillende antwoorden die hierbij zijn gegeven:

- Het zo in te richten dat alles verplaatsbaar is of de exploitatie langer te laten doorlopen indien mogelijk;
- Kunnen we niet beantwoorden zonder gesprek met een partner qua exploitatie;
- Bewezen (internationale) ervaring binnen de branche/industrie;
- Affiniteit met bus wereld;
- Resources (financieel) om te kunnen exploiteren en te innoveren;
- IT-resources beschikbaar;
- Handhaving v.d. Gemeente;
- Exploitatiecondities (huur, vergunningen etc.);
- Horecamogelijkheden.

16. In hoeverre acht u een rendabele terminal exploitatie realistisch bij:

- Ca. 200 (laagseizoen) – 275 (hoogseizoen – ca. 16 weken per jaar) touringcars per dag.
- Passagiersaantallen van ca 2,5 miljoen/jaar.
- Bij een investering van ca 10 miljoen.
- Bij een exploitatie duur / afschrijvingsduur van 10 jaar.

De verschillende antwoorden die hierbij zijn gegeven:

- O.b.v. de bovenstaande getallen zijn wij van mening dat er een positieve exploitatie haalbaar is. Uiteraard liggen hier wel een aantal belangrijke factoren ten grondslag. Deze willen wij graag in een nader traject met u bespreken;
- Er is meer informatie nodig om deze vraag goed en onderbouwd te beantwoorden. Met de name de investering van 10 miljoen vergt verdere uitleg. In zijn algemeenheid denken wij echter dat het door ons gewenste prijsniveau (circa 12 euro per bus) bij de verwachte volumes een rendabele exploitatie moet kunnen opleveren. Daarbij zien wij ook mogelijkheden voor de verhuur van een loket/shop, backoffice/kantoor, wachtruimte met lichte horeca. Ook zijn er opbrengsten te genereren uit parkeergelden. Indien het gebruik van de terminal achter blijft bij de capaciteit, kan het de exploitant helpen wanneer de doelgroep verbreed wordt.

17. Ziet u andere kansrijke diensten, voorzieningen of (neven)activiteiten die kunnen worden toegevoegd aan de exploitatie van ITT naast halteren en Horeca?

Licht uw antwoord toe.

De verschillende antwoorden die hierbij zijn gegeven:

- Misschien een plek voor elektrische scooters? Felyx bijvoorbeeld of elektrische fietsen zodat mensen makkelijk de stad in en uit kunnen;
- Parkeren (bussen);
- Aanbieden aansluitende diensten voor bussen (schoonmaak, toilet legen)
- Reclame op het terrein;
- Verhuur (kantoor)ruimtes boven de terminal aan verschillende stakeholders;
- Klanten:
 - o Voor- en natransport;
 - o Verkoop van excursies, tickets OV/GVB, attracties, wellicht accommodatie;
 - o Kluisjes;
 - o Toilet;
 - o Souvenirs/reisbenodigdheden;
- Gebruikers:
 - o Legen van toilet touringcar;
 - o Overige faciliteiten als wasstraat, technische ondersteuning en accommodatie voor chauffeurs zal niet worden gefaciliteerd, echter hierin kan de exploitant wel alternatieven aanbieden.

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

De verschillende antwoorden die hierbij zijn gegeven:

- Zelfstandig, omdat de kennis en het bedrijfsmodel bezit om het succesvol te exploiteren. Overigens kunnen daarbij wel weer partners worden ingeschakeld, indien dat voordelen biedt. Een aparte entiteit zal zorgdragen voor de exploitatie;
- Zelfstandig, omdat momenteel gezien de COVID-19 crisis er in onze beleving weinig partijen zijn die hierin willen investeren. Dit neemt niet weg dat wij wel openstaan voor samenwerking met derden;
- Combinatie, omdat het exploiteren van zo'n faciliteit is ook weer een vak apart is;
- Combinatie.

3.8 J Tot slot

J1. Welke veranderingen c.q. onzekerheden in de touringcarbranche voorziet u die gevolgen hebben voor de exploitatie van de ITT? Denk bijvoorbeeld aan groei of afname van het aantal reizigers, nieuwe toetreders tot de branche of een nieuw type touringcar (langer, hoger, elektrisch, waterstof).

De verschillende antwoorden die hierbij zijn gegeven:

- Door COVID-19 ziet de wereld er momenteel heel anders uit. De aantallen die genoemd zijn in deze marktconsultatie (bussen) zijn op dit moment niet realistisch, omdat er a) niet gereisd wordt b) de business weer langzaam op gang moet komen. Daarbij als we kijken naar vakantieverkeer ligt dat momenteel ook stil. Het gene wat we hieruit leren, is dat een dergelijke situatie in de toekomst niet uitgesloten is wanneer er wederom weer een virus uitbreekt, wat de wereld in onevenwicht brengt. De onzekerheden worden ook gekenmerkt door de gebruikers daadwerkelijk gebruik te laten maken van de terminal, hierop moet worden gehandhaafd. Touringcars zullen niet langer en zeker niet hoger worden in de toekomst, dit omdat de huidige infrastructuur hier niet op ingericht is. Ten aanzien van nieuwe aandrijvingen zal waterstof in de toekomst eerder toegepast moeten worden op internationaal touringcarvervoer dan elektrische aandrijving. Dit omdat elektrische aandrijving een beperkte actieradius heeft en de benodigde accu/batterijen te veel plek en gewicht inneemt. Beide initiatieven zijn vooruitstrevend, innovatief;
- Geen bedreiging of afname;
- Verwachting is dat het aantal reizigers na de COVID-pandemie relatief snel hersteld naar oorspronkelijk niveau;
- Langeafstandsbusbedrijven gaan mogelijk ook internationale treinen naar Amsterdam exploiteren, met dan de wens om die naast Amsterdam Centraal ook op Duivendrecht te laten stoppen voor overstap bus-trein;
- Duurzame brandstoffen komen eraan: op korte afstanden (b.v. Amsterdam-Brussel) wordt elektrisch mogelijk, op langere afstanden lijkt waterstof de grootste potentie te hebben. Op korte termijn zal een proef met CNG als brandstof voor langeafstandsbussen van/naar Amsterdam gestart worden. - De COVID-pandemie werpt een nieuwe blik op het beheersen van groepen mensen, waarbij "afstand houden" vraagt om meer ruimte;
- Brexit leidt mogelijk tot meer formaliteiten voor bussen naar het VK;
- Er is een tendens naar strengere beveiliging rond langeafstandsbussen, ook in het kader van anti-terrorisemaatregelen en criminaliteit. Er is een groot contrast tussen beveiligingsniveau van Schiphol of Amsterdam Centraal en een internationaal busstation. Schiphol is 30x groter in reizigersaantallen, maar 1/30e deel van Schiphol is nog steeds significant. Aandacht in ontwerp voor het indien nodig opschalen van beveiliging (b.v. mogelijkheid tot toegangscontrole, afscherming haltes) kan verstandig zijn.

3. Resultaten mondelinge toelichting

Na onderlinge overeenstemming met alle partijen heeft de gemeente Amsterdam de twee onderstaande bedrijven de mogelijkheid geboden om hun vragenlijst digitaal toe te lichten.

Partijen	Kernactiviteiten
Flixbus	Partij die haltelocaties willen exploiteren en aanbieder van internationale lange afstandsbus (LAB) vervoer
Oostenrijk groep	Partij die haltelocaties willen exploiteren, touringcarbedrijf gericht op internationaal vervoer, aanbieder van lange afstandsbus (LAB) vervoer, Real Estate verhuur, Openbaar Vervoer en Automotive: leveren van bedrijfsvoertuigen, onderhoud en leveren van automotive toebehoren zoals banden, intelligente camera's, zonnepanelen.

De nieuwe en/of aanvullende inzichten uit deze gesprekken zijn hieronder weergegeven.

3.1 Aandachtspunten mondelinge toelichting

De afbakening van de doelgroep

De afbakening van de doelgroep is heel belangrijk om inzichtelijk te kunnen maken hoeveel er van de terminal gebruikt wordt en welke capaciteit er nodig is. De gemeente gebruikt het begrip touringcar en dit is niet een officieel juridisch begrip. Het begrip wat beter gehanteerd kan worden is: "internationaal geregeld vervoer". Dit is een vorm van openbaar vervoer. Daarnaast het je ook zon- en sneeuwreizen. Het is belangrijk om de afbakening heel duidelijk te hebben. In het gesprek komt voorbeeld van Maastricht ter sprake. In Maastricht staat een vergelijkbare terminal en daar is gefocust op internationale geregeld vervoer en waar mogelijk zon en sneeuwreizen. Als andere vormen van openbaar (anders dan internationaal geregeld vervoer en zon- en sneeuwreizen) dan ontstaat er concurrentie. Dit is nadelig voor internationaal geregeld vervoer omdat zij te maken hebben met lang lopen de vergunningen (5 jaar) en zijn hierdoor minder flexibel.

De vraag die tijdens het gesprek opkwam was: Is het een vereiste op de internationaal geregeld vervoer voorrang te geven op de charters (korte termijn). Charter verkeer zorgt ook voor veel vervoersbeweging omdat dit een publiek trekt dat met de auto komt. De voorkeur gaat uit naar dat internationaal geregeld vervoer voorrang krijgen doormiddel van slotreserveringen en dat de charters de overgebleven slots kunnen vervullen.

Het is dus heel belangrijk. Wat wordt de scope:

- Openbaar;
- Internationaal vervoer;
- Gesloten vervoer.

Het ontwerp van de terminal

Het huidige ontwerp, zoals is gedeeld bij de markt consultatie, is niet wenselijk volgens de markt. De gemeente Amsterdam geeft aan dat dit ontwerp niet vast staat en dat zij graag een exploitant tijdig laten aanhaken bij het bouwteam om ontwerp zo goed mogelijk te laten aansluiten. Momenteel is de aanbesteding voor het ingenieursbureau in een afrondende fase. De

aanbesteding voor aannemer zal spoedig in de markt worden gezet. De mogelijke aanbesteding voor de exploitant wordt mogelijk eind van dit jaar verwacht.

Het ontwerp wat er momenteel ligt is een basis. Dit is ontworpen door de verkeerskundige van Amsterdam en dit moet straks met ingenieursbureau en exploitant verder uitgewerkt worden. Het huidige voorstel is nu: de bussen komen recht binnen en dropen de passagiers gelijk uit. Rijden om de druppel en kunnen vier (4) buffer plaatsen om later de mensen op te halen. De gele lijn kunnen mensen te zitten.

Aandachtpunten voor ontwerp zijn:

- Voorkeur heeft dat mensen niet telkens de wegen moeten kruizen en heeft een eiland concept de voorkeur. Nu is het een soort van combi;
- Het zijn nu te smalle perrons en er willen vaak 80 mensen tegelijk in te stappen en dan wordt het lastig om crowd management te doen. Mensen zullen niet bij de terminal blijven staan, dat is echt een ideaalbeeld;
- Bij het oude ontwerp zal gekeken moeten worden naar specifieke plek om mensen te dropen. Dat is er nu niet in ontworpen;
- Welk toegang systeem en hoe dit zal worden ingeregeld ligt nog niet vast het ontwerp.

Business case met investeringen:

De gemeente Amsterdam kan nog geen duidelijkheid geven over hoe het exploitatiemodel in elkaar zal steken. Doel is om de investeringen terug te verdienen. Er kunnen nog geen bedragen genoemd worden. De overheid streeft naar kostenneutraal zijn, dit is wel gericht op de bouwkosten. Hier staat zeker nog niet veel vast. Soms hoort de gemeente een bedrag van 10 miljoen terugkomen. Dit bedrag klopt niet. De reden dat Amsterdam hier geen duidelijkheid over kan geven is bijvoorbeeld omdat nog niet inzichtelijk heeft welke materialen hergebruikt kunnen worden. De 10 jaar is wel echt het uitgangspunt wat dat het projectteam mee hebben gekregen, dus daar zal altijd vanuit worden gegaan.

De reactie van de marktpartij was: als je zo veel mogelijk waarde wilt toevoegen zal dit ook terug te zien in de prijs en als je dan hoge prijs hebt, zal je zien dat er minder gebruik van gemaakt zal worden. Hier zal rekening mee moeten worden gehouden. Je kan niet oneindige meerwaarde blijven toevoegen.

Aan de markt partij is gevraagd welk model de voorkeur heeft:

- Exploitatie model;
- Gebruikers model.

Hieruit blijkt dat dit afhankelijk is van of de marktpartij zelf exploitant kan worden of niet. De markt is ook opzoek naar zekerheid. Dus als zij geen exploitant worden dan gaat de voorkeur uit naar gebruikersmodel. Omdat dan de tarieven vastliggen. Wanneer zij zelf kunnen exploiteren kunnen zij hier zelf invulling aan geven. Als een andere partij gaat exploiteren is namelijk maar de vraag wat de business case zal worden. Wordt dit Massa is Kassa of juist heel erg high class.

In de te maken business case kan er ook nagedacht worden over een lage basis huur een opslag dat is gerelateerd aan de omzet of aantal bezoekers. Hierdoor kan je beter op onverwachte situaties zoals COVID inspelen.

Faciliteiten voor de busmaatschappijen

Hierbij kan gedacht worden:

- Legen van afvalbakken of toilet;
- Lange parkeerplekken kan ergens anders, maar als je daar te veel voor vraagt (bij de arena HUB). Anders zullen ze altijd kiezen voor gratis parkeren;
- Horeca, een klein kiosk;
- Kantoren voor aanbieders zodat ze ruimte hebben om te werken.

Hoe kijk je als exploitant en gebruiker naar de dubbele pet en de eventuele belangenverstrengeling. Want je wilt maximaal exploiteren, maar je wilt zelf ook goed mogelijk gebruik van maken. Hoe zorg je dat voor alle partijen eerlijk behandelt moeten worden?

Dit kan ondervangen worden door duidelijke spelregels die op voorhand worden afgesproken. Daarbij ben je als exploitant ook verantwoordelijk voor level playing field door mededingingswet. Je kan geen exclusiviteit voor de halte geven. Met particulier terrein zou dit anders kunnen zijn, dit kan middels huisregels wel worden gedaan.

Overige aandachtspunten

- Internationale geregeld vervoerplannen hun ritten meerdere maanden van tevoren. Dit komt ook door vergunningsperiode. In januari is al duidelijke hoe de zomer gereden gaat worden;
- Handhaving is een erg belangrijk onderdeel en deze verantwoordelijkheid zal bij de gemeente liggen;
- NS klaagt vaak bij Sloterdijk dat ze de hoeveelheid passagiers niet aan konden. Bij Duivendrecht is hier onderzoek naar gedaan en station kan het aan. Enige bottle neck is entree en daar kan een oplossing voor gevonden worden;
- Wat zou de toekomst van Sloterdijk moeten worden: Sloterdijk en Schiphol zouden geschikt zijn voor multi stop visie. Waarbij specifieke lijnen een extra stop Sloterdijk en Schiphol.