

## **Nummer 2022/45**

**datum raadsvergadering** : 30 juni 2022  
**onderwerp** : Tijdelijke Internationale Touringcar Terminal  
**portefeuillehouders** : W. Jansen  
**datum raadsvoorstel** : 24 mei 2022

### **Samenvatting**

Vanaf 2016 werkt gemeente Amsterdam aan de ontwikkeling van een nieuwe tijdelijke touringcarterminal bij station Duivendrecht voor het afhandelen van internationale lijn-, zon- en sneeuwdiensten. In 2018 heeft het College van Ouder-Amstel besloten akkoord te gaan met verdere uitwerking van de plannen.

In juni 2021 is afgesproken om een nadere verkenning uit te voeren naar de mogelijkheden om de tijdelijke ITT in te passen in de SMH, vanwege de mogelijk te bereiken voordelen, en om de eventuele nadelen van deze optie goed in beeld te kunnen brengen.

De resultaten van de studie naar de mogelijke inpassing van de ITT in de SMH laten zien dat de inpassing van de tijdelijke ITT in de SMH voldoet aan alle voorwaarden van Ouder-Amstel en op diverse criteria meerwaarde biedt ten opzichte van de locatie bij station Duivendrecht.

Het college heeft op basis van de afwegingsnotitie de voorkeur uitgesproken voor de SMH als locatie voor de tijdelijke inpassing van de ITT en de raad wordt hierbij in de gelegenheid gesteld voor het uiten van wensen en bedenkingen.

### **Wat is de juridische grondslag?**

De beslisbevoegdheid voor een tijdelijke voorziening is in principe een bevoegdheid van het college. Vanwege de impact van deze tijdelijke voorziening stelt het college de raad, conform de gemeentewet, in de gelegenheid voor het uiten van wensen en bedenkingen.

### **Wat is de voorgeschiedenis?**

Vanaf 2016 werkt gemeente Amsterdam aan de ontwikkeling van een nieuwe tijdelijke touringcarterminal bij station Duivendrecht voor het afhandelen van internationale lijn-, zon- en sneeuwdiensten. In januari 2018 heeft het College van Ouder-Amstel besloten akkoord te gaan met verdere uitwerking van de plannen, mits de voorwaarden die in 2016 door de Raad meegegeven zijn, goed worden verwerkt in de plannen én de terminal in samenhang met de planvorming van DNK ontwikkeld wordt.

In november 2020 kwam de gemeente Amsterdam bij de uitwerking van de plannen voor de tijdelijke ITT bij station Duivendrecht tot de conclusie dat met een te lage bezettingsgraad was gerekend waardoor het aantal passagiers per jaar ruim driemaal hoger uitkomt dan eerder geprognosticeerd en het aantal touringcarbewegingen zou verdubbelen. Door Ouder-Amstel is hierover verbazing uitgesproken en gevraagd om onderbouwing en een analyse van de effecten hiervan.

In het Bestuurlijk Overleg op 24 juni '21 is afgesproken om een nadere verkenning uit te voeren naar de mogelijkheden om de tijdelijke ITT in te passen in de SMH, vanwege de mogelijk te bereiken voordelen en om de eventuele nadelen van deze optie goed in beeld te kunnen brengen. Voor de verkenning van deze locatie zijn aanvullende voorwaarden benoemd.

Het College en de Raad zijn hier in augustus 2021 over geïnformeerd en op 30 september 2021 is dit onderwerp op verzoek van de Raad nader besproken in de commissie grote projecten. Daarbij is een motie vreemd aangenomen; *Motie Tijdelijke Internationale Busterminal (ITT)*.

Naar aanleiding van de motie heeft de wethouder aan Amsterdam laten weten dat de gemeenteraad van Ouder-Amstel nog niet overtuigd is dat deze busterminal in de gemeente Ouder-Amstel dient te komen en dat een volledig onderzoek noodzakelijk is om een goede en integrale afweging te kunnen maken.

### **Waarom dit raadsvoorstel?**

Het onderzoek naar de voordelen en nadelen van de ITT in de SMH is afgerond. De resultaten laten zien dat de tijdelijke ITT ruimtelijk goed inpasbaar is in de SMH, met waarborging van de verkeersveiligheid. Ook draagt de touringcarterminal op een positieve wijze bij aan de maatschappelijk-economische waarde van de SMH.

Om een afgewogen besluit te kunnen nemen over de beste locatie voor de tijdelijke touringcarterminal zijn vervolgens drie varianten met elkaar vergeleken: twee verschillende locaties (bij station Duivendrecht en inpassen in de SMH) en verschillende aantallen bussen (45.000 bussen per jaar en 90.000 bussen per jaar). De variant met 90.000 bussen per jaar op locatie station Duivendrecht valt al af als optie omdat deze niet voldoet aan de in 2016 door de raad meegegeven voorwaarden. Op basis van deze afweging (zie ook "2022-05-18 afwegingsnotitie inpassing ITT") kan antwoord gegeven worden op de aandachtspunten en vragen uit de motie en kan een voorkeurslocatie benoemd worden.

Uit de uitgevoerde studie kan geconcludeerd worden dat de inpassing van de tijdelijke ITT in de SMH voldoet aan alle voorwaarden van Ouder-Amstel en op diverse criteria meerwaarde biedt ten opzichte van de locatie bij station Duivendrecht.

Het college heeft op basis van de afwegingsnotitie de voorkeur uitgesproken voor de SMH als locatie voor de tijdelijke inpassing van de ITT en daarbij in een overeenkomst de volgende randvoorwaarden vast te leggen:

- maximaal 45.000 touringcars per jaar,
- tijdelijkheid van de inpassing: maximaal 10 jaar,
- evenementen-parkeren gaat altijd voor.

De raad wordt hierbij in de gelegenheid gesteld voor het uiten van wensen en bedenkingen.

### **Wat gaan we doen?**

Wanneer de raad besluit geen wensen en bedenkingen te hebben bij de voorkeurslocatie wordt dit afgestemd met Amsterdam, waarna de tijdelijke ITT wordt opgenomen in de ontwerpen voor de SMH en omgeving.

Ook worden de bijbehorende overeenkomsten, waarmee de kaders en verantwoordelijkheden voor de tijdelijke ITT worden vastgelegd, opgesteld en afgesloten.

## **Wat is het maatschappelijke effect?**

De tijdelijke vestiging van de internationale touringcarterminal binnen plangebied De Nieuwe Kern heeft verschillende voordelen voor Ouder-Amstel (zowel op locatie station Duivendrecht als in de SMH).

- Ouder-Amstel wordt nu beter bereikbaar per internationale bus en onze inwoners kunnen de terminal ook gebruiken. De ontwikkeling van de locatie draagt dankzij de extra gebruikersgroep in de beginfase van de planontwikkeling van DNK bij aan de eerste fase gebiedsontwikkeling en draagvlak voor de eerste voorzieningen van De Nieuwe Kern, waardoor het vestigingsklimaat verbetert.
- Beperken autogebruik is uitgangspunt plan DNK, dit is concreet gemaakt met raadsbesluit structuurvisie. De structuurvisie DNK gaat uit van routes naar drie OV punten: stations Duivendrecht, Strandvliet en Bijlmer-ArenA. Dit inzicht is nieuw ten opzichte van de beslismomenten in 2016 en 2018. Hier past bij om de locatie binnen DNK nog eens nader te bekijken, zoals nu is gedaan. En uit deze studie blijkt de locatie in de SMH diverse (extra) voordelen met zich mee te brengen.
- De gebruikers van de ITT zullen voor een zeer groot deel gebruik maken van het OV via station Duivendrecht (trein) en station Strandvliet (metro). Het station Duivendrecht krijgt daarmee een toename van het aantal reizigers, wat de legitimiteit van de intercity status in de toekomst kan ondersteunen. Het station Duivendrecht gaat beter functioneren door meer gebruik, gunstig voor de sociale veiligheid en de voorzieningen. Deze voordelen ontstaan tevens bij Strandvliet en Bijlmer-ArenA hetgeen goed past in de door de raad vastgestelde structuurvisie DNK waarin het bevorderen van het totale OV gebruik 1 van de uitgangspunten is, zie verder het vierde bullit.
- De regio krijgt een kwaliteitsvoorziening voor een groeiende groep reizigers. Ouder-Amstel werkt met de terminal mee aan een regionale voorziening, daar waar zij voor andere projecten opbrengsten ontvangt van en dankzij de regio.
- Maatschappelijke effecten zijn doorgerekend in de MKBA. Uit de MKBA volgt dat door de toevoeging van de ITT aan de SMH de maatschappelijke baten/kosten verhouding toeneemt, zie de bijgevoegde afwegingsnotitie.

## **Welke argumenten en keuzemogelijkheden zijn er?**

Er zijn 4 varianten te benoemen:

- A. Locatie station Duivendrecht, max 45.000 bussen per jaar
- B. Locatie station Duivendrecht, max 90.000 bussen per jaar
- C. Locatie Smart Mobility Hub, max 45.000 bussen per jaar
- D. Locatie Smart Mobility Hub, max 90.000 bussen per jaar

Deze varianten zijn getoetst aan de door Ouder-Amstel gestelde voorwaarden die zijn meegegeven als voorwaarde bij de medewerking. Variant B is binnen de gestelde voorwaarden niet mogelijk en daarom niet nader beschouwd.

*Zie ook bijgevoegde afwegingsnotitie*

### *Station Duivendrecht*

Wanneer de drie varianten op de verschillende aspecten met elkaar vergeleken worden, blijkt dat de ITT op de locatie bij station Duivendrecht inpasbaar is maar dat er met name voor het bufferen van bussen en voor kiss&ride onvoldoende ruimte beschikbaar is op deze locatie. Behalve de Stationsweg is er geen basis-infrastructuur beschikbaar waardoor de gehele terminal - inclusief perron, overkapping, voorzieningengebouw en terreininrichting - nieuw en demontabel gerealiseerd dient te worden. Meervoudig ruimtegebruik en duurzaamheid scoren hierdoor negatief in vergelijking met een plaatsing in de SMH. Daar hoeft niet apart extra infra aangelegd te worden en hoeft er ook geen tijdelijk gebouw te komen dat later weer wordt gedemonteerd en hergebruikt (beide kosten materiaal en energie) want we benutten meteen het definitieve gebouw dat er toch al moet komen. De touringcarterminal draagt wel bij aan draagvlak voor de voorzieningen en het gebruik van station Duivendrecht. Ook zorgt het voor

verlevendiging en verbetering van de (sociale) veiligheid aan deze kant van station Duivendrecht.

#### *Inpassing in de SMH*

De resultaten van de studie naar de mogelijke inpassing van de ITT in de SMH laten zien dat de tijdelijke ITT inpasbaar is en dat deze op meerdere onderwerpen meer positief bijdraagt in vergelijking met de locatie bij station Duivendrecht. De touringcarterminal is ruimtelijk goed inpasbaar in de SMH, met waarborging van de verkeersveiligheid. Ook draagt de ITT in de SMH bij aan de sociale veiligheid, de invulling van de plintfuncties en verbetering van levendigheid van het gebied in de periode dat De Nieuwe Kern in nog ontwikkeling is. Dit heeft ook een positief effect voor de ontwikkeling van de flexwoningen direct ten noorden van de SMH.

Dit geldt zowel bij 45.000 als bij 90.000 touringcars per jaar.

Bij het hogere aantal touringcars neemt ook bij de inpassing in de SMH een aantal aandachtspunten wel toe (verkeersbewegingen, luchtkwaliteit, combinatie met evenementen, aantallen passanten met risico op overlast).

Uit de uitgevoerde studie kan geconcludeerd worden dat de inpassing van de tijdelijke ITT in de SMH voldoet aan alle voorwaarden van Ouder-Amstel en op diverse criteria meerwaarde biedt t.o.v. de locatie bij station Duivendrecht.

#### **Wat hebben we hiervoor nodig?**

Er zijn geen financiële gevolgen voor Ouder-Amstel. De plankosten worden vanuit de lopende en nog te sluiten overeenkomsten volledig door Amsterdam gedekt. Dat geldt ook voor de aanleg van maatregelen en het realiseren van het plan.

#### **Wie is erbij betrokken en hoe communiceren we?**

De gemeente Amsterdam is als grondeigenaar en initiatiefnemer betrokken. Daarnaast zijn de grondeigenaren DNK betrokken, welke via de reguliere overlegstructuur op de hoogte worden gehouden. De te sluiten overeenkomsten met Amsterdam worden middels de gebruikelijke media bekend gemaakt. Participatie is zoals gebruikelijk onderdeel is van de planuitwerking / het ontwerpproces.

#### **Wat is het vervolg?**

De tijdelijke ITT wordt opgenomen in het ontwerp van de SMH.

De kaders en verantwoordelijkheden worden naast alle gebruikelijke eisen aan het kostenverhaal etc. vastgelegd in een overeenkomst:

- maximaal 45.000 touringcars per jaar,
- tijdelijkheid van de inpassing: maximaal 10 jaar,
- evenementen-parkeren gaat altijd voor.

#### **Hoe monitoren en evalueren we?**

Nvt

