

Aan
College van B&W

Van
Klazien Haitjema + Wilma Meijer

Datum
18 mei 2022

Bijlage(n)

Betreft
Afwegingsnotitie locatie tijdelijke internationale touringcar terminal

Inleiding

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.

Voorwaarden 2016:

1. Een goede bijdrage aan de langzaam verkeer route van de tijdelijke ITT naar het Arenagebied;
2. Meervoudig ruimtegebruik;
3. Duurzaamheid als integraal onderdeel van het ontwerp;
4. Goede sociale veiligheid;
5. Goed organiseren van het beheer openbare ruimte.

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 (van 1.2 miljoen naar ca 4 miljoen) en het aantal touringcarbewegingen zou verdubbelen naar 90.000 bussen per jaar. 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 de volgende *aanvullende* voorwaarden benoemd:

- a. Het combineren van de ITT in de SMH mag niet ten koste gaan van, of beperkend zijn voor de kernfunctie van de parkeerruimte in de SMH: evenementenparkeren.
- b. Net als bij de ITT is het "vestigen" van de touringcarterminal in de SMH een tijdelijke oplossing.
- c. De tijdelijke touringcarterminal mag (ook in de SMH) de beoogde ontwikkeling van De Nieuwe Kern aantoonbaar op geen enkele wijze frustreren.
- d. Gemeente Amsterdam dient te zorgen voor een locatie voor het (lang) bufferen van touringcars waardoor zeker gesteld wordt dat dit niet op of in de directe nabijheid van het station plaatsvindt (en de touringcars ook niet zelf gaan zoeken naar een bufferplaats).

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 Buserterminal (ITT)*. Hierin heeft de Raad aan het College verzocht om de gesprekspartners voor de ITT op de hoogte te brengen van het feit dat de gemeenteraad nog niet overtuigd is dat een ITT in de gemeente Ouder-Amstel gerealiseerd moet worden en ervoor te zorgen dat in de onderzoeken naar de realisatie van een ITT bij de

mobilitieitshub het effect op de bereikbaarheid, openbare orde, (sociale) veiligheid, luchtkwaliteit, leefbaarheid van het gebied meegenomen wordt zonder dat dit tot kosten voor Ouder-Amstel leidt. Daarnaast is in de motie gevraagd om aan te tonen welke toegevoegde waarde de tijdelijke ITT heeft voor Ouder-Amstel en dat deze geen negatief effect heeft op de leefbaarheid in en bereikbaarheid van Ouder-Amstel. 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.

Antwoord geven op de motie: vergelijking van de varianten

Er zijn 4 varianten te benoemen op basis van het voorgaande:

- A. Locatie station Duivendrecht, max 45.000 bussen / jaar (ca 4 miljoen passagiers per jaar)
- B. Locatie station Duivendrecht, max 90.000 bussen / jaar (ca 8 miljoen passagiers per jaar)
- C. Locatie Smart Mobility Hub, max 45.000 bussen / jaar (ca 4 miljoen passagiers per jaar)
- D. Locatie Smart Mobility Hub, max 90.000 bussen / jaar (ca 8 miljoen passagiers per jaar)

Deze zijn eerst getoetst aan de door Ouder-Amstel gestelde voorwaarden die zijn meegegeven als voorwaarde bij de medewerking. Indien een variant niet mogelijk is binnen de gestelde voorwaarden, is het immers ook niet zinvol om deze nader te beschouwen. De bestuurlijk benoemde voorwaarden zijn daarmee dus knock out criteria.

A. Locatie station Duivendrecht, max 45.000 bussen / jaar

Basisvariant conform eerdere besluitvorming. Aan de in 2016 meegegeven voorwaarden kan voldaan worden. Door de gelimiteerde ruimte van de locatie zijn de mogelijkheden voor het bufferen van touringcars en het kiss & rideverkeer beperkt en vormen mogelijk een knelpunt.

B. Locatie station Duivendrecht, max 90.000 bussen / jaar

Door de gelimiteerde ruimte van de locatie is het niet mogelijk om het dubbele aantal bussen te verwerken en hier tevens te voorzien in voldoende ruimte voor het bufferen van touringcars en het kiss & rideverkeer. Daarom valt deze variant af en wordt deze niet nader beschouwd.

C. Locatie Smart Mobility Hub, max 45.000 bussen / jaar

De SMH is vanuit de functie voor evenementenparkeren (inclusief grote aantallen bussen) in basis geschikt voor de afhandeling van touringcars en grote bezoekersstromen. Doordat de SMH optimaal is ingericht op flexibel gebruik van de ruimte is er ook voldoende ruimte voor touringcars die moeten wachten (bufferen) tussen twee ritten.

D. Locatie Smart Mobility Hub, max 90.000 bussen / jaar

Ook een verdubbeling van het aantal bussen tot ca 300 touringcars per dag heeft is binnen de gestelde voorwaarden inpasbaar in de SMH doordat het gebouw en het verkeerssysteem wordt ontworpen voor de veel grotere verkeersstromen tijdens evenementen.

Om een goede en integrale afweging te kunnen maken zijn de effecten van de drie resterende varianten (variant A, C en D) in beeld gebracht en met elkaar vergeleken. De criteria waarop de varianten met elkaar vergeleken zijn, zijn:

- Meervoudig ruimtegebruik
- Verkeersafwikkeling in standaard situatie
- Verkeersafwikkeling tijdens evenementen
- Kiss & ride
- Bufferlocatie bussen
- Luchtkwaliteit
- Sociale veiligheid

- Beheer en toezicht
- Leefbaarheid & placemaking
- Omgevingseffecten
- Effecten openbaar vervoer
- Maatschappelijk-economische effecten (MKBA)
- Duurzaamheid

Bij de beoordeling van elk van de varianten op de verschillende criteria zijn de volgende opties gehanteerd:

++ = de toevoeging van de tijdelijke ITT heeft op dit punt een sterk positief effect

+ = de toevoeging van de tijdelijke ITT heeft op dit punt een positief effect

o = neutraal; de toevoeging van de tijdelijke ITT heeft op dit punt geen positief of negatief effect

- = de toevoeging van de tijdelijke ITT heeft op dit punt een negatief effect / geeft knelpunten

Daarbij is het goed om op te merken dat de twee locaties verschillend zijn in hun aard: de locatie bij station Duivendrecht ligt solitair in de directe nabijheid van het station. De locatie in de SMH is onderdeel van de grotere ontwikkeling van de SMH met evenementenparkeren, sport- en ondersteunende functies. Beide locaties hebben in de huidige situatie veel 'onveilige' kenmerken en de directe omgeving van beide locaties wordt vanuit de planontwikkeling van DNK de eerste jaren nog niet ingevuld met de definitieve functies. Direct ten noorden van de SMH worden op korte termijn wel de flexwoningen (tijdelijke woningen voor studenten en starters) gerealiseerd.

In bijlage 2 is een compacte toelichting opgenomen bij elk van de aspecten.

	Locatie station Duivendrecht, 45.000 bussen/jaar (A)	Locatie SMH, 45.000 bussen/jaar (C)	Locatie SMH, 90.000 bussen/jaar (D)
Meervoudig ruimtegebruik	o	++	+
Verkeersafw. standaard situatie	+	+	+
Verkeersafw. tijdens evenementen	+	o	-
Kiss & ride	o	++	++
Bufferlocatie bussen	-	+	+
Luchtkwaliteit	-	o	-
Sociale veiligheid	+	+	o
Beheer en toezicht	+	++	++
Leefbaarheid & placemaking	+	+	+
Omgevingseffecten	+	++	+
Effecten openbaar vervoer	+	+	++
Maatschappelijk-economische effecten	o	+	+
Duurzaamheid	o	+	+

Beheer openbare ruimte en handhaving

In het Afsprakenkader Ontwikkelstrategie DNK (3 december 2021) is de *algemene* afspraak over de openbare ruimte in DNK gemaakt dat die overgaat (eigendom en beheer) naar Ouder-Amstel.

Daarnaast is opgenomen dat er mbt het beheer rondom de SMH *separate afspraken* worden gemaakt tussen Ouder-Amstel en Amsterdam. Dit omdat de SMH een functie heeft bij grootschalige evenementen. Dit verlangt en stelt aanvullende eisen aan de inrichting van de openbare ruimte en de kwaliteit/robuustheid hiervan en snelle vervangbaarheid bij calamiteiten. Maar hierbij speelt ook het beheer van de toegangswegen, taxibus en aanrijdroute voor ME.

De beheerafspraken (openbare ruimte en handhaving) voor de SMH zijn al in vergevorderde voorbereiding. Er ligt een concept overeenkomst waarin deze afspraken worden vastgelegd met de gemeente Amsterdam. Uitgangspunt is dat dit geen kosten/gevolgen voor Ouder-Amstel mag hebben.

Voor de ITT is met Amsterdam afgesproken dat zij verantwoordelijk is voor beheer en toezicht. Voor de locatie in de SMH kan dit meegenomen worden als onderdeel van de afspraken die reeds gemaakt worden voor de SMH, voor de locatie bij station Duivendrecht moet dit apart geregeld worden door Amsterdam en kunnen afspraken hierover vastgelegd worden in de anterieure overeenkomst.

Voordelen van de tijdelijke ITT voor Ouder-Amstel

Ongeacht de keuze voor de exacte locatie van de ITT binnen plangebied De Nieuwe Kern, heeft de tijdelijke vestiging van de internationale touringcarterminal verschillende voordelen voor Ouder-Amstel.

Het station Duivendrecht krijgt een toename van het aantal reizigers, wat de legitimiteit van de intercity status in de toekomst kan onderstrepen. Het station Duivendrecht gaat beter functioneren door meer gebruik, gunstig voor de sociale veiligheid en de voorzieningen.

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.

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.

Belangrijkste voordelen van tijdelijke inpassing ITT in de SMH t.o.v. bij station Duivendrecht

- Locatie bij station Duivendrecht eerder beschikbaar voor definitieve ontwikkeling.
- Positief effect voor de ontwikkeling van de flexwoningen (sociale veiligheid, levendigheid, voorzieningen).
- Levendigheid in het gebied neemt toe; activatie in de periode dat DNK in nog ontwikkeling is.
- Toename draagvlak voorzieningen in en om de SMH voor de jaren dat DNK er nog niet is: geen leegstand maar vanaf ingebruikname voldoende draagvlak voor plintfuncties.
- Meervoudig en duurzaam ruimtegebruik.

En daarbij:

- De SMH is al optimaal ingericht op flexibel gebruik; voldoende ruimte voor bufferen van bussen, kiss&ride, fietsenstalling en taxiverkeer.
- De SMH biedt reizigers in pandige sanitaire, wacht- & horecavoorzieningen.
- De omgeving van de SMH wordt al ingericht op grotere bezoekersaantallen.
- M.b.t. toezicht & handhaving in en rond de SMH worden de benodigde afspraken al vastgelegd.

- Door de toevoeging van de ITT aan de SMH neemt de maatschappelijke baten/kosten verhouding toe.

Conclusie:

Om een afgewogen besluit te kunnen nemen over de beste locatie voor de tijdelijke touringcarterminal zijn 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 is al afgevallen als optie omdat deze niet voldoet aan de in 2016 door de raad meegegeven voorwaarden.

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.

Advies: tijdelijke ITT inpassen in SMH, voor maximaal 10 jaar en max 45.000 bussen/jaar.

In januari 2018 heeft het college van Ouder-Amstel besloten akkoord te gaan met verdere uitwerking van de plannen voor de tijdelijke ITT, mits de voorwaarden die in 2016 door de Raad meegegeven zijn, goed worden verwerkt in de plannen én de terminal in goede samenhang met de planvorming van DNK ontwikkeld wordt.

Op basis van de beoordeling per onderwerp is een integrale afweging gemaakt waarbij de voor- en nadelen per onderwerp tegen elkaar afgewogen zijn. Daaruit komt de variant 'inpassing in de SMH'

als optimale locatie naar voren. Hierbij kan aan alle gestelde voorwaarden worden voldaan, wordt de meeste waarde toegevoegd aan DNK terwijl de leefbaarheid in en bereikbaarheid van Ouder-Amstel in stand blijft.

Hoewel de situatie met het dubbele aantal touringcars (90.000 ipv 45.000 per jaar) ook opgevangen kan worden binnen de SMH, ontstaan bij deze aantallen wel enkele aandachtspunten waardoor de voordelen van de inpassing binnen de SMH beperkt worden.

Daarom wordt geadviseerd om de voorkeur uit te spreken 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.

Proces

>> 24 mei behandeling in college

>> Commissie Ruimte en Gebiedsontwikkeling (23 juni)

>> Besluitvorming in de raad (30 juni)

>> Duidelijke voorwaarden vastleggen in overeenkomst:

- maximaal 45.000 touringcars per jaar,
- maximaal 4 miljoen reizigers per jaar,
- evenementenparkeren gaat altijd voor.

>> Tijdelijkheid (maximaal 10 jaar) borgen dmv overeenkomst.

BIJLAGEN

Bijlage 1: Compact overzicht historie tijdelijke ITT

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 2016 is daarvoor op verzoek van de grondeigenaren van De Nieuwe Kern een analyse gemaakt van de verkeerskundige impact van de terminal op de toekomstige gebiedsontwikkeling. Daar uit kwam naar voren dat de terminal niet of nauwelijks van invloed op de bereikbaarheid van het gebied gezien het relatief lage aantal (ca 150 touringcars per dag) ten opzichte van het totaal aantal voertuigen dat gebruik maakt van de Holterbergweg (circa 15.000 voertuigen per dag) en het ontbreken van 'spitstijden' bij de touringcars.

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 goede samenhang met de planvorming van DNK ontwikkeld wordt.

De geprognosticeerde aantallen bussen en passagiers op basis waarvan het College in 2018 heeft ingestemd met de verdere uitwerking van de plannen voor de tijdelijke ITT bij station Duivendrecht waren als volgt:

- Het aantal touringcars dat de terminal bezoekt is relatief gelijkmatig over de dag verdeeld. Er is geen sprake van grote concentraties of spitsbewegingen. Het gaat om circa 130 tot 160 bussen per dag. Omgerekend zijn dat circa 8 á 10 bussen per uur, en circa 45.000 per jaar.
- Om het aantal en de omvang van voorzieningen te kunnen bepalen is het nodig om een beeld te hebben van het aantal reizigers dat gebruik maakt van de terminal. Dit aantal kan ingeschat worden via de gemiddelde bezettingsgraad per bus. Bij een bezettingsgraad van gemiddeld 20 passagiers per busrit geeft dit minimaal 963.600 reizigers en maximaal 1.189.900 reizigers per jaar. Voor de zon- en sneeuwreizen schommelt het aantal reizigers tussen 40.000 en 60.000 op jaarbasis samen. Het aantal reizigers waarmee rekening wordt gehouden komt daarmee op een totaal van 1,0 tot 1,2 miljoen per jaar.

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 (van 1.2 miljoen naar ca 4 miljoen) en het aantal touringcarbewegingen zou verdubbelen.

Het voorlopig ontwerp van de tijdelijke ITT bij station Duivendrecht kon deze aantallen wel opvangen, maar voor het bufferen van de bussen en de kiss & ride was nog geen oplossing gevonden.

Ondertussen werden ook de plannen voor de SMH concreter. De SMH biedt ruimte voor ongeveer 2.200 voertuigen, grotendeels flexibel inzetbaar voor (evenementen-)parkeren, taxiverkeer, kiss & ride, logistiek en groepsvervoer (bussen) voor concerten of wedstrijden. De SMH is dus in basis geschikt voor touringcars en grote stromen van reizigers, mits dit niet ten koste gaat van de vereiste

piekcapaciteit t.b.v. evenementen. Daarnaast biedt de (omgeving van) SMH goede secundaire voorzieningen voor zowel de reizigers als touringcarmaatschappijen.

Vanwege de mogelijk te bereiken voordelen en om de eventuele nadelen goed in beeld te kunnen brengen is in het Bestuurlijk Overleg op 24 juni '21 afgesproken om een nadere verkenning uit te voeren naar de mogelijkheden om de tijdelijke ITT in te passen in de SMH.

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)*. Hierin heeft de Raad aan het College verzocht om ervoor te zorgen dat in de onderzoeken naar de realisatie van een ITT bij de mobiliteitshub het effect op de bereikbaarheid, openbare orde, (sociale) veiligheid, luchtkwaliteit, leefbaarheid van het gebied meegenomen wordt zonder dat dit tot kosten voor Ouder-Amstel leidt.

Daarnaast is in de motie gevraagd om, indien besloten wordt aan de raad voor te stellen een ITT in de gemeente Ouder-Amstel te realiseren, aan te tonen welke toegevoegde waarde dit voor onze gemeente heeft en dat dit geen negatief effect heeft op de leefbaarheid in en bereikbaarheid van Ouder-Amstel.

Bijlage 2: afwegingstabel varianten met compacte inhoudelijke toelichting

	Locatie station Duivendrecht, 45.000 bussen/jaar (A)	Locatie SMH, 45.000 bussen/jaar (C)	Locatie SMH, 90.000 bussen/jaar (D)
Meervoudig ruimtegebruik	Meervoudig ruimtegebruik, in de zin dat de terminal zelf voor andere functies te gebruiken zou zijn, is bij deze opzet niet mogelijk. De ondersteunende functies hebben wel een bredere functie dan alleen voor de ITT, en dragen ook bij aan levendigheid, veiligheid en placemaking. Indirect wordt meervoudig ruimtegebruik mogelijk door de terminal demontabel te maken waardoor de toekomstige mogelijkheden op de locatie open en flexibel zijn.	De SMH biedt vanuit de evenementenvraag in basis plek aan 30 tot 35 halteplekken voor touringcars. Deze plekken kunnen in de dagsituatie (tot 19.00 uur) ingezet worden voor internationale touringcars (halteren + bufferen). De extra bezoekersstroom versterkt de haalbaarheid van de plintvoorzieningen in de opstartfase.	De SMH biedt vanuit de evenementenvraag in basis plek aan 30 tot 35 halteplekken voor touringcars. Deze plekken kunnen in de dagsituatie (tot 19.00 uur) ingezet worden voor internationale touringcars (halteren + bufferen). De extra bezoekersstroom versterkt de haalbaarheid van de plintvoorzieningen in de opstartfase. De extra ruimte die benodigd is voor het grotere aantal bussen en bufferplekken vraagt een groter deel van de flexibel indeelbare ruimte.
Verkeersafw. standaard situatie	Niet/nauwelijks effect op de doorstroming: ca 150 touringcars per dag valt weg ten opzichte van het totaal aantal voertuigen dat gebruik maakt van de Holterbergweg (circa 15.000 voertuigen per dag).	De ca 150 touringcars per dag hebben geen invloed op de verkeersafwikkeling in en rond de SMH. Het verkeerssysteem is ontworpen voor grote verkeersstromen tijdens evenementen; de bussen zijn daar een klein percentage van.	Ook ca 300 touringcars per dag hebben geen nadelige invloed op de verkeersafwikkeling in en rond de SMH doordat het verkeerssysteem is ontworpen voor de veel grotere verkeersstromen tijdens evenementen.
Verkeersafwikkeling tijdens evenementen	Afwikkeling van de internationale touringcars conflicteert op deze locatie niet/nauwelijks met het evenementenverkeer doordat de verkeersstromen gescheiden kunnen worden (ITT vanuit het noorden, evenementen vanuit het zuiden).	Tijdens grote evenementen (na 19.00 uur) is het vanwege de piekbelasting niet wenselijk om de verkeersstromen te mengen, maar het is wel mogelijk. Gaasperplas biedt beperkt ruimte als uitwijklocatie voor de internationale touringcars (3 perrons).	Tijdens grote evenementen (na 19.00 uur) is het vanwege de piekbelasting niet wenselijk om de verkeersstromen te mengen. Bij een groter aantal touringcars (300 per dag ipv 150 per dag) is dit tijdens evenementen niet meer te combineren zonder conflicten.
Kiss & ride	Door de beperkte fysieke ruimte is er bij station Duivendrecht onvoldoende ruimte voor het halen en brengen.	Door de flexibele inrichting voor evenementenverkeer biedt SMH meer dan voldoende 'kiss & ride' plekken de ITT.	Door de flexibele inrichting voor evenementenverkeer biedt SMH meer dan voldoende 'kiss & ride' plekken de ITT.
Bufferlocatie bussen	Deze locatie heeft onvoldoende buffercapaciteit waardoor een groot aantal touringcars (60-80%) elders moet wachten tussen twee ritten, resulterend in extra verkeer.	Doordat de SMH optimaal is ingericht op flexibel gebruik van de ruimte is er ook voldoende ruimte voor touringcars die moeten wachten (bufferen) tussen twee ritten.	Doordat de SMH optimaal is ingericht op flexibel gebruik van de ruimte is er ook voldoende ruimte voor touringcars die moeten wachten (bufferen) tussen twee ritten.
Luchtkwaliteit	Doordat op de locatie onvoldoende buffercapaciteit beschikbaar is, zijn extra verkeersbewegingen tussen de terminal en een bufferlocatie onvermijdelijk, met een negatief effect op het aantal verkeersbewegingen en daarmee samenhangend dus ook de luchtkwaliteit.	Passend binnen de kaders van het vastgestelde bestemmingsplan + onderliggende onderzoeken (inclusief luchtkwaliteit); de inpassing van de tijdelijke ITT heeft geen significant effect op de verkeersbewegingen die al gehanteerd zijn in de onderzoeken. Bufferen op dezelfde locatie (geen extra bewegingen).	De verdubbeling van het aantal touringcars (en dus verkeersbewegingen) maakt dat een extra beoordeling nodig is op de onderzoeken die onder het bestemmingsplan liggen, waaronder luchtkwaliteit.
Sociale veiligheid	De huidige situatie rond station Duivendrecht heeft veel 'onveilige' kenmerken. Het is mogelijk om de terminal én de omgeving goed 'sociaal veilig' te maken.	De huidige situatie rond station Strandvliet heeft veel 'onveilige' kenmerken. De SMH gaat een belangrijke bijdrage leveren aan het verbeteren van de sociale veiligheid. De	De huidige situatie rond station Strandvliet heeft veel 'onveilige' kenmerken. De SMH gaat een belangrijke bijdrage leveren aan het verbeteren van de sociale veiligheid. De

	De terminal kan bijdragen aan een verbetering van de huidige, onprettige, situatie. De aanwezigheid van meer mensen en het inrichten van de omgeving leidt tot een prettiger gevoel en meer sociale controle, maar er is wel een aantal aanvullende maatregelen nodig om het echt prettiger en veiliger te maken.	plintvoorzieningen en het sportdak zorgen voor activatie en relatie met het gebied. De komst van extra passanten a.g.v. de ITT draagt verder bij aan activatie en veiligheid van het gebied en station Strandvliet.	plintvoorzieningen en het sportdak zorgen voor activatie en relatie met het gebied. De komst van extra passanten a.g.v. de ITT draagt verder bij aan activatie en veiligheid van het gebied en station Strandvliet. De extra bussen en reizigers geven echter ook een risico op een omslag naar (beperkt) overlast.
Beheer en toezicht	Als voorwaarde is voor deze ontwikkeling is meegegeven dat zorgen voor 24/7 toezicht en beheer onderdeel is van de opgave.	Toezicht & handhaving in en rond de SMH wordt voor de SMH al apart geregeld en valt onder verantwoordelijkheid van gemeente Amsterdam. De SMH staat 24/7 onder toezicht van lokale beheerders en een regiekamer. De SMH biedt reizigers inpanidige sanitaire, wacht- & horecavoorzieningen, waardoor het risico op 'uitzwerping' gering is.	Toezicht & handhaving in en rond de SMH wordt voor de SMH apart geregeld en valt onder verantwoordelijkheid van gemeente Amsterdam. De SMH staat 24/7 onder toezicht van lokale beheerders en een regiekamer. De SMH biedt reizigers inpanidige sanitaire, wacht- & horecavoorzieningen, waardoor het risico op 'uitzwerping' gering is.
Leefbaarheid & placemaking	Uitgangspunt bij deze locatie is een terminal die identiteit en herkenbaarheid geeft aan de locatie. De aanwezigheid van de terminal kan daardoor bijdragen aan het ontstaan van identiteit in het (stations)gebied.	De SMH wordt eerder ontwikkeld dan de rest van DNK, daarom speelt placemaking hier ook een belangrijke rol. De plintvoorzieningen in de SMH zorgen voor activatie en relatie met het gebied. Deze zijn wel afhankelijk van gebruikers. De extra passanten a.g.v. de tijdelijke ITT dragen bij aan activatie en veiligheid in de periode dat DNK in nog ontwikkeling is. Dit heeft ook een positief effect i.c.m. de ontwikkeling van de flexwoningen direct ten noorden van de SMH.	De SMH wordt eerder ontwikkeld dan de rest van DNK, daarom speelt placemaking hier ook een belangrijke rol. De plintvoorzieningen in de SMH zorgen voor activatie en relatie met het gebied. Deze zijn wel afhankelijk van gebruikers. De extra passanten a.g.v. de tijdelijke ITT dragen bij aan activatie en veiligheid in de periode dat DNK in nog ontwikkeling is. Dit heeft ook een positief effect i.c.m. de ontwikkeling van de flexwoningen direct ten noorden van de SMH.
Omgevingseffecten	De toename van bezoekers aan het gebied leidt tot een beter gevoel van sociale veiligheid. De beperkte mogelijkheden voor kiss&ride en voor bufferen van bussen zal echter leiden tot 'zoekverkeer' en onveilige verkeerssituaties. Eerder zijn wel zorgen benoemd over reizigers die gebruik maken van de terminal die mogelijk in de oude kern van Duivendrecht terecht zouden kunnen komen.	De toename van bezoekers aan het gebied leidt tot een beter gevoel van sociale veiligheid. Diverse voorzieningen in de omgeving en meer afstand tot de oude kern van Duivendrecht; minder kans op overlast/rondhangen. Ook biedt de SMH voldoende voorzieningen voor buffer, kiss & ride, fietsenstalling en taxiverkeer, zodat de openbare ruimte daar niet door belast wordt.	De toename van bezoekers aan het gebied leidt tot een beter gevoel van sociale veiligheid. De toename van het aantal bussen, verspreid over de dag, heeft op basis van de uitgevoerde studies geen significant effect op de verkeersafwikkeling in de omgeving. Ook biedt de SMH voldoende voorzieningen voor buffer, kiss & ride, fietsenstalling en taxiverkeer, zodat de openbare ruimte daar niet door belast wordt.
Effecten OV	De gebruikers van de ITT zullen voor een zeer groot deel gebruik maken van het OV via station Duivendrecht. Dit zorgt voor meer reizigers in trein en metro en een beter draagvlak voor de voorzieningen in het station.	De gebruikers van de ITT zullen voor een zeer groot deel gebruik maken van het OV via station Duivendrecht (trein) en station Strandvliet (metro). Dit zorgt voor meer reizigers in trein en metro en een beter draagvlak voor de voorzieningen in het station en in de SMH.	De gebruikers van de ITT zullen voor een zeer groot deel gebruik maken van het OV via station Duivendrecht (trein) en station Strandvliet (metro). Dit zorgt voor meer reizigers in trein en metro en een beter draagvlak voor de voorzieningen in het station en in de SMH. Bij deze variant met meer touringcars en dus meer passagiers, is er ten opzichte van de andere twee

			varianten dus ook extra gebruik van het OV.
Maatschappelijk-economische effecten	De tijdelijke ITT bij station Duivendrecht heeft geen significante maatschappelijk-economische effecten, maar draagt wel beperkt bij aan de verbetering van de reis- en verblijfskwaliteit en vermindering van mijdingsgedrag van het gebied.	De uitbreiding van de SMH met de ITT is door Ecorys conform nationale richtlijnen doorgerekend op maatschappelijk-economische effecten (MKBA). Door de toevoeging van de ITT aan de SMH neemt de maatschappelijk baten/kosten verhouding toe. Ook neemt het draagvlak voor de voorzieningen in en om de SMH toe door deze gebruikersgroep. De tijdelijke toevoeging van de ITT zorgt voor gebruikers en levendigheid voor de periode dat er nog geen/beperkt woningen zijn.	De uitbreiding van de SMH met de ITT is door Ecorys conform nationale richtlijnen doorgerekend op maatschappelijk-economische effecten (MKBA). Door de toevoeging van de ITT aan de SMH neemt de maatschappelijk baten/kosten verhouding toe. Ook neemt het draagvlak voor de voorzieningen in en om de SMH toe door deze gebruikersgroep. De tijdelijke toevoeging van de ITT zorgt voor gebruikers en levendigheid voor de periode dat er nog geen/beperkt woningen zijn.
Duurzaamheid	Vanwege de ontwikkeling van DNK kan de ITT max 10 jaar op deze locatie blijven. De terminal zal nieuw gerealiseerd moeten worden. De verwachte investering bedraagt ca € 11 mln, af te schrijven in 10 jaar. Duurzaam gebouwoontwerp, hergebruik materialen, verkennen mogelijkheden demontabel bouwen.	In de SMH wordt breed ingezet op alle duurzaamheidseisen. Door de combinatie van de ITT in de SMH zijn hiervoor geen eigen gebouw en ingrepen nodig maar wordt de SMH door meervoudig ruimtegebruik beter benut.	In de SMH wordt breed ingezet op alle duurzaamheidseisen. Door de combinatie van de ITT in de SMH zijn hiervoor geen eigen gebouw en ingrepen nodig maar wordt de SMH door meervoudig ruimtegebruik beter benut.

	Locatie station Duivendrecht, 45.000 bussen/jaar (A)	Locatie SMH, 45.000 bussen/jaar (C)	Locatie SMH, 90.000 bussen/jaar (D)
Meervoudig ruimtegebruik	o	++	+
Verkeersafw. standaard situatie	+	+	+
Verkeersafw. tijdens evenementen	+	o	-
Kiss & ride	o	++	++
Bufferlocatie bussen	-	+	+
Luchtkwaliteit	-	o	-
Sociale veiligheid	+	+	o
Beheer en toezicht	+	++	++
Leefbaarheid & placemaking	+	+	+
Omgevingseffecten	+	++	+
Effecten openbaar vervoer	+	+	++
Maatschappelijk-economische effecten	o	+	+
Duurzaamheid	o	+	+