

Definitief
Versie 6
21 december 2010
<<Kenmerk>>



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

Sector Openbare Ruimte
Afdeling Projecten

Locatie Taxistandplaats Leidseplein

**Een verkenning naar aanleiding van gemeenteraad-
amendement 152 en deelraadamenndement 2**

Inhoud

1 Algemeen	3
1.1 Inleiding.....	3
1.2 Nota van Uitgangspunten en startpunt onderzoek	3
1.3 Leeswijzer	3
2 Opzet standplaatsonderzoek	4
2.1 Varianten taxistandplaats	4
2.2 Beoordelingscriteria taxistandplaats	4
3 Resultaten standplaatsonderzoek	7
3.1 Inleiding.....	7
3.2 Locatie Leidse Bosje-oost.....	7
3.3 Locatie Raamplein	7
3.4 Geen taxistandplaats	8
3.5 Locatie Leidsebrug.....	8
3.6 Conclusie	13
4 Taxibuffer	15
4.1 Inleiding.....	15
4.2 Onderzoek	15
4.3 Conclusie	18
5 Maatregelen Stadhouderskade	19
5.1 Inleiding.....	19
5.2 Oplossingsrichtingen.....	19
5.3 Beoordelingscriteria en toelichting.....	21
5.4 Beoordeling aan de hand van criteria	21
5.5 Conclusie	22
6 Conclusies	23

1 Algemeen

1.1 Inleiding

Naar aanleiding van de vastgestelde Nota van Uitgangspunten en de twee amendementen hierop, heeft het projectorganisatie Leidsebuurt nader onderzoek verricht naar enerzijds de locatie van de tramhaltes en anderzijds naar de locatie van de taxistandplaats. Binnen de projectorganisatie Leidsebuurt heeft de werkgroep taxi zich gericht op het onderzoek naar de locatie van de taxistandplaats en nut en noodzaak van een gereguleerde taxibuffer. In de werkgroep taxi zitten stadsdeel Centrum, de Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer en de Dienst Ruimtelijke Ordening. De voorliggende notitie beschrijft de onderzoekresultaten van het standplaatsonderzoek en de taxibuffer.

1.2 Nota van Uitgangspunten en startpunt onderzoek

De Nota van Uitgangspunten noemt het Leidse Bosje-oost als mogelijke locatie voor een taxistandplaats. In de voordracht wordt tevens onderzoek aangekondigd naar een locatie voor de standplaats op het Raamplein. Bij het vaststellen van de Nota van Uitgangspunten heeft de gemeenteraad amendement 152 aangenomen. Het betreft de opdracht om te kijken in hoeverre het mogelijk is een taxistandplaats op de Leidsebrug te realiseren. Het onderzoek naar de locatie voor de taxistandplaats richt zich dan ook op deze drie locaties (Leidsebosje-Oost, Raamplein en Leidsebrug).

Daarnaast is onderzocht of een taxibuffer een zinvolle aanvulling is op de taxistandplaats en wat in dat geval eventuele eisen aan de taxibuffer moeten zijn. Dit is een uitwerking naar aanleiding van amendement 2, aangenomen door de deelraad Centrum. Voor de taxibuffer komen conform het amendement drie locaties in aanmerking: de Appeltjesmarkt, de busgarage Museumplein en een wisselstrook aan de Stadhouderskade ten oosten van het Leidseplein. Tot slot heeft stadsdeel West gevraagd om het parkeerterrein tegenover de Eerste Helmersstraat als bufferlocatie te onderzoeken.

1.3 Leeswijzer

De volgende twee hoofdstukken gaan in op de taxistandplaats. Hoofdstuk 2 besteedt aandacht aan de onderzoeksopzet en beoordelingscriteria, terwijl hoofdstuk 3 de resultaten van dat onderzoek presenteert. Het vierde hoofdstuk behandelt de voor- en nadelen van de taxibuffer. Het vijfde hoofdstuk geeft een overzicht van de maatregelen die eventueel op de Stadhouderskade moeten worden getroffen. Tot slot wordt er in hoofdstuk zes een algemene conclusie getrokken over de drie behandelde onderwerpen en wordt er een aanbeveling gedaan.

2 Opzet standplaatsonderzoek

2.1 Varianten taxistandplaats

Het onderzoek naar de locatie van de taxistandplaats heeft zich gericht op drie locaties:

- Leidsebosje-oost
- Raamplein
- Leidsebrug.

Op de locatie Leidsebosje-oost is één variant in beeld, te weten een taxistandplaats zoals opgenomen in de NvU. Voor de locaties Raamplein en Leidsebrug zijn diverse varianten opgesteld. De verschillen tussen de varianten komen voort uit de gehanteerde uitgangspunten, zoals wel of niet first-in-first-out, de grootte van de standplaats en wel of geen tramspoorverlegging.

2.2 Beoordelingscriteria taxistandplaats

Om een keuze voor een standplaatsvariant te kunnen maken worden de varianten beschreven en beoordeeld aan de hand van enkele beoordelingscriteria. Ze worden hieronder toegelicht.

2.2.1 Ruimtelijke kwaliteit

Het hoofddoel van de herinrichting van het Leidseplein is het scheppen van een hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit. Daarom is 'ruimtelijke kwaliteit' een belangrijk criterium bij de beoordeling van de verschillende standplaatsvarianten. Het plein, de brug en het Leidsebosje moeten als een geheel kwalitatief hoogwaardig kunnen worden ingericht.

De Leidsebrug is van oudsher de poort naar de binnenstad en een belangrijke voetgangersverbinding tussen de binnenstad en Vondelpark/Overtoom. Duizenden voetgangers, fietsers en toeristen gebruiken de route dagelijks. Bovendien is het ook een mooie brug. De taxistandplaats moet goed te integreren zijn met het ontwerp van het plein en mag de schoonheid van de brug niet aantasten.

De inspraak heeft geleerd dat er veel bezwaar bestaat tegen de inrichting van het Leidse Bosje-oost ten behoeve van een taxistandplaats. Een eventuele keuze van een taxistandplaats moet dus worden afgewogen tegen het eventuele groen dat moet wijken. Een ander aspect waaraan bij de inrichting van de openbare ruimte veel waarde wordt gehecht, betreft een verbetering van de positie van de voetganger. Daarom is een vergroting van het voetgangersareaal ook een belangrijk onderdeel van het criterium ruimtelijke kwaliteit.

2.2.2 Inrichting standplaats

Bij de inrichting van de standplaats komen onderstaande aspecten aan de orde:

- Een inrichting die voordringen door taxi's zoveel mogelijk tegengaat. Het (kunnen) inpassen van een slagboom speelt hierbij een rol. Hierbij moet worden aangetekend

dat het gedrag van de taxichauffeurs op basis van de huidige taxiwetgeving moeilijk te reguleren is. Per 1 januari 2010 verandert de taxiwetgeving en heeft de gemeente meer mogelijkheden om greep te krijgen op de taxiproblematiek. Dit zal naar verwachting de situatie en het gedrag van chauffeurs verbeteren.

- De capaciteit van een standplaats. Het gaat hierbij om de hoeveelheid taxi's / passagiers die de standplaats, vooral op drukke tijden, kan verwerken.
- Het inrichtingsprincipe. Een taxistandplaats kan op twee manieren worden ingericht: vrij uitrijdbaar of volgens het first-in-first-out-principe.

Tot slot, mocht ervoor worden gekozen om een taxibuffer in te richten, dan moet aanvullend aan de volgende voorwaarden worden voldaan:

- De taxihalte moet worden afgesloten door twee slagbomen;
- De toegang tot de taxihalte geschiedt aan de hand van voertuigcontrole en bestuurder-screening;
- Op drukke tijden moeten toezichthouders worden ingezet.

2.2.3 Verkeersveiligheid

Er komt een fietsenstalling onder het Leidseplein die plaats moet bieden aan circa 2700 fietsen. Deze stalling moet goed bereikbaar zijn voor de fiets via veilige fietsroutes. De huidige situatie is voor fietsers onoverzichtelijk en daarmee verkeersonveilig. De verkeersveiligheid van de fietser vormt een belangrijk criterium in de afweging. Het inpassen van de taxistandplaats mag geen verkeersonveilige situaties voor fietsers met zich meebrengen. Daarnaast is het van belang dat de voetganger het plein goed en veilig kan oversteken. De voetganger moet zo min mogelijk hinder ondervinden van de standplaats.

2.2.4 Bereikbaarheid

De bereikbaarheid heeft enerzijds betrekking op de taxistandplaats en anderzijds op de functies in de omgeving. De taxistandplaats moet goed bereikbaar zijn voor zowel de klant als voor de taxi. Daarnaast moeten de functies rondom het plein bereikbaar blijven voor bijvoorbeeld bestemmingsverkeer, hulpdiensten en laden lossen. Vanwege de ligging verdient de Hirschgarage hierbij bijzonder aandacht.

De Hirschgarage is gelegen naast het Holland Casino aan het Max Euweplein en biedt plaats aan 53 auto's. Ondanks dit geringe aantal auto's dient de garage bereikbaar te blijven, het liefst zonder aanvullende technische hulpmiddelen. De nota van uitgangspunten gaat ervan uit dat de Leidsekade de aanrijroute wordt. Om te voorkomen dat de Leidsekade een doorgaande route wordt, is in de NvU opgenomen dat op het kruispunt Marnixstraat/Leidsekade een beweegbare paal (VEZIP) wordt geplaatst, die in de avond- en nachturen doorgang belemmert: alleen bewoners en bezoekers van de garage zouden dan toegang hebben. De bewoners zouden de paal kunnen regelen met een pasje. De garagebezoekers hebben echter geen pasje. Daarvoor zou er een spreekinstallatie moeten worden gerealiseerd met de Hirschgarage bij het punt waar de auto de Leidsekade opdraait vanaf de Marnixstraat. Zo weet de beheerder van de garage of er een auto aankomt en kan men dus toegang verschaffen tot de Leidsekade. Een dergelijke oplossing is kwetsbaar in beheer. Dit pleit er voor een oplossing te vinden, die gebruikt maakt van de toegangsroute vanaf de Stadhouderskade zoals in de huidige situatie ook het geval is.

Wat betreft de bereikbaarheid van de taxistandplaats kan worden gesteld dat deze zo direct mogelijk vanaf het Hoofdnet Auto is te bereiken. Dit levert het minste tijdverlies op voor taxi's en de minste overlast in woongebieden. Ook moet de taxistandplaats goed bereikbaar zijn voor de klant. Hierbij zijn de afstand tot het Leidseplein en de zichtbaarheid belangrijke aspecten. Hoe zichtbaarder de taxistandplaats voor de klant is, hoe minder bezoekers van het Leidseplein rond gaan zwerven op zoek naar een taxi met alle overlast van dien.

2.2.5 Overlastbeheersing

De overlast voor omwonenden is een belangrijk criterium. Niemand wil een standplaats voor zijn deur en de problematiek die de taxiwereld momenteel omringt, zorgen voor veel overlast voor de bewoners. Vormen van overlast voor omwonenden betreffen vooral geluidsoverlast, stankoverlast en onbereikbaarheid door filevorming.

Dit criterium is vooral van belang bij de afweging tussen de drie mogelijke locaties voor een standplaats (Raamplein, Leidse Bosje of Leidsebrug). Het is geen onderscheidend criterium tussen de standplaatsvarianten binnen een locatie.

3 Resultaten standplaatsonderzoek

3.1 Inleiding

In feite moeten twee keuzes worden gemaakt: een locatiekeuze en een keuze voor een standplaatsvariant op de voorkeurslocatie. Hieronder wordt eerst aangegeven welke locatie het meest in aanmerking komt voor een taxistandplaats. Hierbij moet er een keuze worden gemaakt uit het Leidse Bosje-oost, het Raamplein en de Leidsebrug. Tevens is de optie 'geen taxistandplaats' nog beschreven. Vervolgens staat beschreven welke standplaatsvariant de voorkeur heeft op de voorkeurslocatie.

3.2 Locatie Leidse Bosje-oost

Het Leidse Bosje-oost is geen haalbare optie. Dit komt vooral omdat tijdens het onderzoek duidelijk werd dat de haltes voor de tramlijnen 1,2 en 5 op het plein zullen blijven. Hiermee verdwijnt de noodzaak voor het verplaatsen van de tramsporen op de Stadhouderskade van een zijligging naar een middenligging. Indien de tramsporen niet worden verplaatst, kan er ook geen taxistandplaats worden ingericht op die plaats. Deze zou immers op de plaats van de huidige sporen door het Leidse Bosje-oost komen te liggen. Gezien de hoge kosten (naar schatting 12 miljoen euro, prijspeil 2010) is het onwenselijk de tramsporen op de Stadhouderskade te verplaatsen naar een middenligging om een taxihalte bij het Leidse Bosje-oost mogelijk te maken. Daarnaast bestonden er sowieso de nodige bezwaren bij een standplaats op deze locatie. Conclusie: de taxistandplaats komt niet ter hoogte van het Leidse Bosje-oost op de Stadhouderskade.

3.3 Locatie Raamplein

Er zijn enkele standplaatsvarianten op het Raamplein in kaart gebracht. Voor alle varianten geldt echter dat deze locatie minder geschikt is voor een taxistandplaats.

Het Raamplein ligt relatief ver van het Leidseplein. Daarnaast zal het voor klanten onduidelijk zijn waar de standplaats is, omdat deze niet zichtbaar is. Deze twee elementen leiden ertoe dat de taxiklant moet zoeken naar de taxi, waardoor de overlast voor omwonenden zal toenemen. Bovendien ligt het Raamplein zelf ook midden in een woongebied, waardoor de overlast voor bewoners van het Raamplein niet kan worden voorkomen.

Daarnaast is de bereikbaarheid van de locatie voor taxi's niet optimaal. Het Raamplein ligt relatief ver van het Hoofdnet Auto (in dit geval de Stadhouderskade). De taxi zal via de Nieuwe Passeerderstraat naar de Stadhouderskade moeten rijden, waardoor deze als tweerichtingsverkeersroute moet worden ingericht. Tevens zal de overlast voor de buurt toenemen, door af- en aanrijdende taxi's.

Kortom de overlast voor de bewoners zal sterk toenemen. Bovendien verdwijnt het grootste deel van het Raamplein door de taxistandplaats, een keuze die andere initiatieven voor het plein onmogelijk maakt. Deze combinatie van factoren maakt dat ervoor wordt gekozen de taxistandplaats niet op het Raamplein te situeren.

3.4 Geen taxistandplaats

Sinds de liberalisatie van de taximarkt in 2000 is het aantal taxi's fors gestegen, maar de kwaliteit fors gedaald. Dit heeft grote gevolgen gehad voor het functioneren van de taxistandplaatsen. Vooral de standplaatsen Centraal Station en Leidseplein kennen de nodige problemen op het gebied van openbare orde en veiligheid. Een optie zou kunnen zijn om geen taxistandplaats meer terug te brengen op het Leidseplein. Dit brengt echter ook weer diverse nadelen met zich mee:

- Er zullen niet-gereguleerde alternatieve taxistandplaatsen ontstaan (locatie verschilt per moment), omdat er nu eenmaal veel vraag is naar taxivervoer op het Leidseplein. Dit is alleen maar te voorkomen door stevig handhaven, wat een kat-en-muisspel tussen chauffeur en overheid zal veroorzaken;
- Ook het publiek weet niet precies waar het naar toe moet. Zeker op uitgaansavonden moet het plein snel leeg zijn om opstootjes te kunnen voorkomen;
- De problematiek verspreidt zich door de omgeving: rondrijdende chauffeurs hoeven niet per se meer naar één locatie maar kunnen in de omgeving op zoek naar een ritje. Mensen die op zoek zijn naar een taxi gaan ook de omgeving in. Juist het samenbrengen van vraag en aanbod zorgt ervoor dat het probleem nu nog enigszins te sturen is.

Uit het bovenstaande wordt geconcludeerd dat het niet-inrichten van een taxistandplaats de onbeheersbaarheid van taxiproblematiek op het plein zal versterken. Daarom is deze optie niet verder onderzocht.

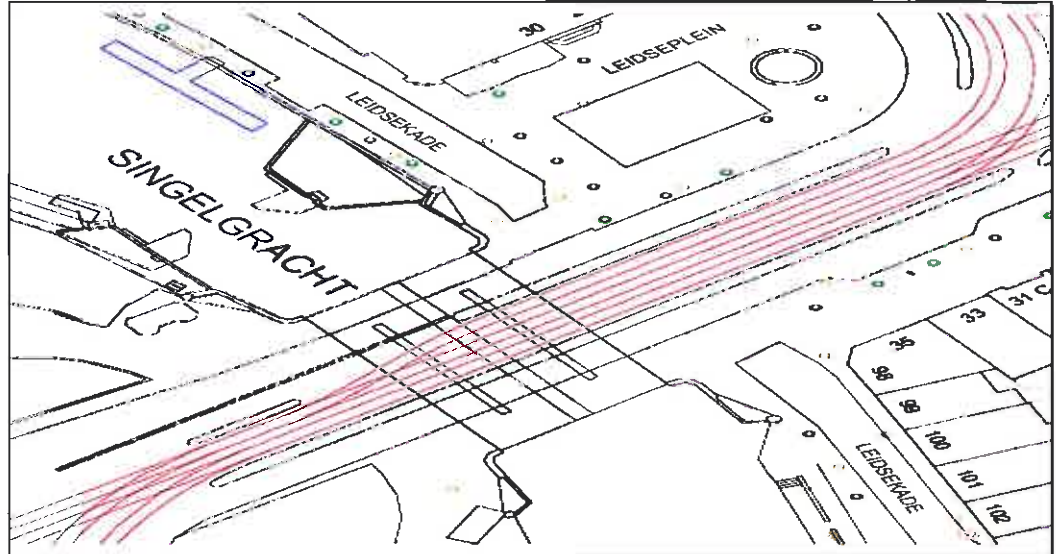
3.5 Locatie Leidsebrug

Kortom, de Leidsebrug is binnen de huidige randvoorwaarden de meest voor de hand liggende locatie om een taxistandplaats in te richten. Dit is ook goed mogelijk. Hieronder worden vier varianten en een subvariant beschreven aan de hand van de in het vorige hoofdstuk beschreven criteria. Hierbij wordt vooral ingezoomd op de verschillen tussen de varianten.

Voor alle varianten in deze paragraaf geldt dat de taxistandplaats niet ten koste gaat van bestaand groen (bijv Leidsebosje), dat de standplaats niet meer in de directe nabijheid van woningen ligt en dat deze direct op het Hoofdnet Auto aantakt. Ook kan de standplaats in alle varianten afgesloten worden door een slagboom. De slagboom zorgt ervoor dat alleen gecertificeerde taxi's toegang krijgen tot de standplaats. Op deze wijze kan worden voorkomen dat taxi's, die zich bij de standplaats aanmelden, geen toegang krijgen en opstoppingen veroorzaken. Uiteraard speelt handhaving hier een ook rol in.

Daarnaast gaan alle varianten uit van handhaven van de huidige drie tramsporen op de Leidsebrug. In de NvU is uitgegaan van twee sporen, maar door het handhaven van de tramhaltes op het plein is het verdwijnen van het derde spoor niet meer noodzakelijk. Het blijft echter in alle gevallen wel mogelijk om het derde spoor te schrappen indien dit in de

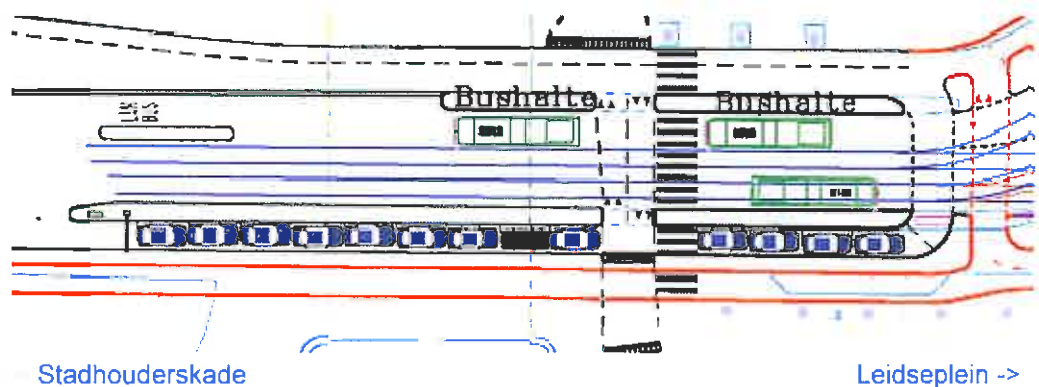
toekomst wenselijk of noodzakelijk zou zijn. Voor de volledigheid en de beeldvorming is hieronder een afbeelding van de huidige situatie weergegeven.



Afbeelding: huidige situatie

3.5.1 Standplaatsvariant 4

Deze variant gaat uit van 13 taxi's aan de oostzijde van de brug met de neus richting het Leidseplein. Er kunnen 9 auto's op het deel tussen de Stadhouderskade en de Leidsegracht en 4 op het deel tussen Leidsegracht en het Leidseplein. De taxi's kunnen in deze variant aanrijden vanaf de Stadhouderskade, auto's voor de Hirschgarage kunnen deze bereiken vanaf de Leidsegracht. Aan de oostzijde ligt een vrijliggend fietspad, waardoor er geen auto's vanaf de Stadhouderskade naar de garage kunnen rijden. De westzijde van de brug blijft ongewijzigd ten opzichte van de huidige situatie.



Beoordeling

De variant scoort redelijk goed als het gaat om ruimtelijke kwaliteit. Nadeel is wel dat het stukje plein tussen de Leidsegracht en Marnixstraat niet wordt vrijgespeeld als verblijfsgebied. Doordat de kop van de standplaats zich hier bevindt zal dit stuk meer een vervoersfunctie krijgen dan een pleinfunctie.

Wat betreft het criterium 'inrichting standplaats' is positief dat voordringen van taxi's niet mogelijk is en de standplaats kan worden afgesloten met een slagboom. Het aantal

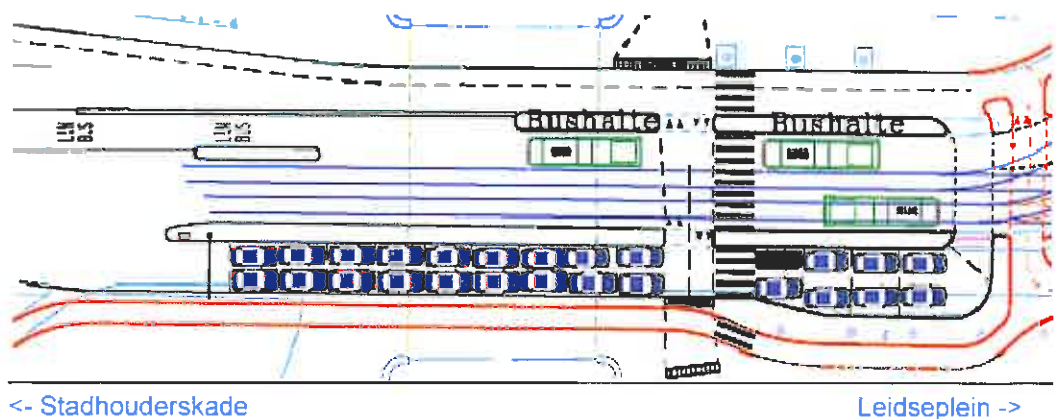
taxistandplaatsen bedraagt 13 en er is sprake van een first-in-first-out-constructie. Dat betekent dat de taxikeuze van de klant in deze inrichting niet geborgd is.

Qua verkeersveiligheid kan gesteld worden dat er weinig problemen met fietsers zijn te verwachten. Dit komt doordat het fietspad aan de oostzijde vrijliggend is. Wel moeten auto's met bestemming de Hirschgarage de taxistandplaats doorkruisen, zowel bij het aanrijden als bij het wegrijden. Ook taxi's moeten andere verkeersstromen kruisen op de brug, zoals de bussen en de trams. Dat is echter bij alle varianten het geval.

Ook op het criterium bereikbaarheid wordt goed gescoord. De taxi's zijn goed zichtbaar vanaf het plein en staan dichtbij het plein. De standplaats ligt direct aan het Hoofdnet Auto. Nadeel van deze variant is wel dat de aanrijroute vanaf de Stadhouderskade voor de Hirschgarage wordt afgesloten. Het aanrijden van de Hirschgarage geschiedt via de Leidsekade. Afrijden kan wel via de Leidsebrug en de Stadhouderskade.

3.5.2 Standplaatsvariant 4A

Deze variant lijkt op variant 4, maar er kunnen 26 taxi's op de standplaats staan, doordat de auto's in twee rijen naast elkaar staan opgesteld. Het voetpad wordt in deze variant smaller (2,8 meter versus 4 meter).



Beoordeling

Deze variant is redelijk vergelijkbaar met variant 4, met verschillen op het gebied van 'ruimtelijke kwaliteit en 'inrichting standplaats'. Dit heeft te maken met de mogelijkheid tot het kiezen van één van de voorste twee taxi's (een beperkte vorm van keuzevrijheid voor de klant). Een ander gunstig element van deze variant betreft het groot aantal taxi's dat kan worden geacommodeerd op de brug, te weten 26 auto's.

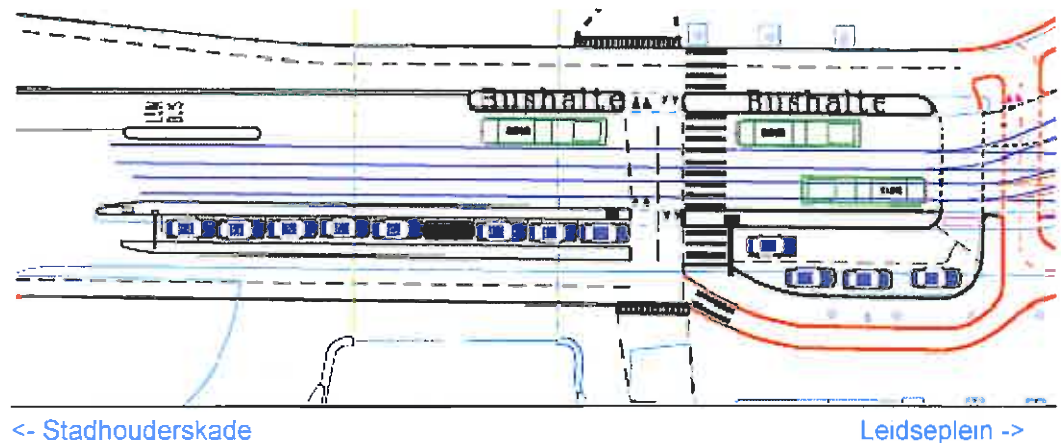
De nadelen van deze variant liggen met name in de ruimtelijke sfeer. De standplaats neemt meer ruimte in beslag, zowel van het plein als van de brug. Het voetgangersareaal neemt af, doordat acht taxi's een plek krijgen op het stuk tussen de Marnixstraat en de Leidsekade. Deze taxi's moeten ook via de andere zijde van de brug afrijden. Dat betekent dat de grens van het plein niet bij de Leidsekade, maar bij de Marnixstraat komt te liggen. Ook gaat de dubbele rij taxi's op de Leidsebrug ten koste van ruimte voor andere doeleinden. De brug krijgt daarmee ruimtelijk het aanzien van een taxiparkeerplaats, ruimtelijk gezien een ongewenste situatie. Een dubbele rij blik op een rijksmonument

levert een aanzienlijke verslechtering op van het kunsthistorische beeld van de brug. De enkele rij is ook niet fraai, dit is een noodzakelijk kwaad. Een dubbel rij noodzakelijk kwaad kan echter teveel van het goede zijn.

Ook voor deze variant geldt als nadeel dat de aanrijroute vanaf de Stadhouderskade voor de Hirschgarage wordt afgesloten. Het aanrijden van de Hirschgarage geschiedt via de Leidsekade. Afrijden kan wel via de Leidsebrug en de Stadhouderskade.

3.5.3 Standplaatsvariant 5

In deze variant is er plaats voor 13 taxi's die aan de oostzijde van de brug met de neus richting de Marnixstraat zijn gesitueerd. De taxi's rijden aan en af via de Stadhouderskade. Hierbij is er vrij uitrijden gerealiseerd voor 4 auto's, terwijl er vanaf de Leidsekade tot aan de Stadhouderskade auto's staan opgesteld volgens het fifo- principe. De westzijde blijft ongewijzigd ten opzichte van de huidige situatie en de oostzijde wordt slechts vanaf de Leidsekade aangepast. Daardoor kunnen de auto's voor de parkeergarage af- en aanrijden via de Stadhouderskade. De fietsers rijden in deze variant met de auto's mee;



Beoordeling

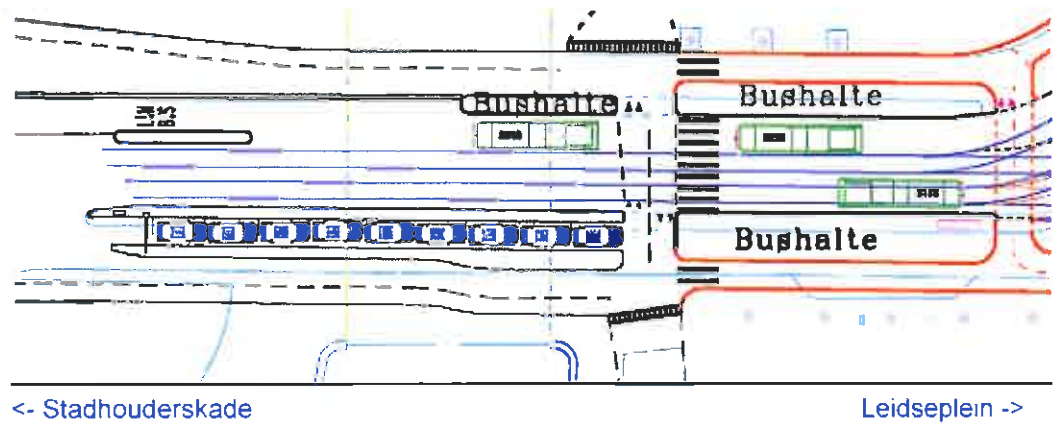
Wat betreft ruimtelijke kwaliteit is variant 5 vergelijkbaar met de vorige variant. Er wordt min of hetzelfde ruimtebeslag gelegd op de omgeving. De verkeersveiligheid is echter wat minder in deze variant, omdat de fietser geen vrijliggend fietspad tot zijn beschikking heeft aan de oostzijde van de brug, maar meerijdt met de auto's die naar de Hirschgarage gaan. Dit zijn er echter niet veel.

Qua 'inrichting standplaats' is heeft deze variant als voordeel dat er iets meer keuzevrijheid tussen taxi's is. De voorste vier taxi's kunnen namelijk afzonderlijk van elkaar wegrijden. Het totaal aantal taxi's op de standplaats bedraagt 13.

Er is één groot verschil met betrekking tot de bereikbaarheid in relatie met de voorgaande varianten. De toegang tot de Hirschgarage is in deze variant beter geregeld, omdat men via de Stadhouderskade en de Leidsebrug kan aanrijden en afrijden. Dit maakt de Hirschgarage eenvoudiger bereikbaar dan in de situatie wanneer de auto's via de Leidsekade moeten aanrijden.

3.5.4 Standplaatsvariant 6

Deze variant is hetzelfde als variant 5 met het verschil dat de voorste 4 taxi's zijn verwijderd. Er is plaats voor 9 auto's en deze staan opgesteld volgens het fifo-principe. De Hirschgarage is bereikbaar via de Stadhouderskade, de fietsers rijden mee met de auto's aan de oost en westzijde van de brug.



Beoordeling

Qua ruimtelijke kwaliteit springt deze variant er in positieve zin uit. De taxistandplaats neemt relatief weinig ruimte in beslag en de U-bocht die taxi's maken ligt ter hoogte van de Leidsekade. Hierdoor is de verkeersfunctie wat minder dominant aanwezig op het wegvak tussen Leidsekade en Marnixstraat en kan dit deel meer bij het plein getrokken worden. Dit zal de ruimtelijke beleving verbeteren.

Wat betreft het criterium inrichting geldt als voordeel dat taxi's bij deze variant moeilijk kunnen voordringen en dat de standplaats eenvoudig kan worden afgesloten met een slagboom. Het aantal taxi's bedraagt 9 en er is geen taxikeuze mogelijk door het fifo-principe.

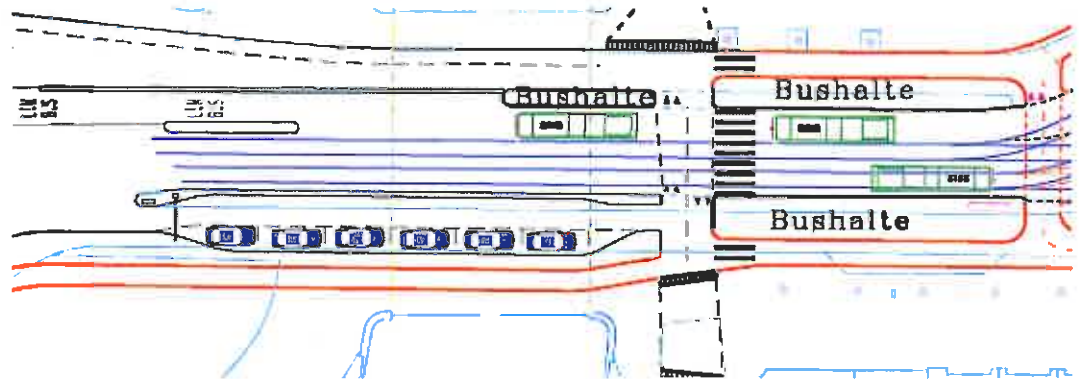
De bereikbaarheid van zowel de standplaats als de omliggende functies zijn goed. De kop van standplaats is iets verder gelegen van het Leidseplein, maar het gaat hierbij om een relatief kleine afstand (30 à 40 meter). Bovendien blijft de standplaats duidelijk zichtbaarheid voor klanten. De Hirschgarage is goed te bereiken van de Stadhouderskade via de Leidsebrug en het afrijden gaat ook via de Leidsebrug en de Stadhouderskade.

Het verkeersveiligheidsniveau voor fietsers ligt bij deze variant wellicht iets lager, omdat er geen vrijliggende fietspaden op de brug zijn gerealiseerd. Het gaat echter om weinig auto's die gebruik moeten maken van deze rijstrook, alleen de auto's richting de kleine Hirsch garage. In de ontwerpfase zou het primaat van de fietser op deze strook extra kunnen worden versterkt, door deze strook als een soort fietsstraat vorm te geven.

De overlastbeheersing is vergelijkbaar met de voorgaande varianten.

3.5.5 Standplaatsvariant 7

Deze variant is ingericht volgens het vrij uitrijdbaar principe. Ook hier rijden de taxi's af via de Stadhouderskade. Omdat de standplaats breder wordt, verdwijnt de rijbaan naar de garage en moeten parkeerders via de Leidsekade aanrijden.



Beoordeling

Vanuit ruimtelijk oogpunt kent variant 7, net als variant 6, als voordeel dat de taxistandplaats niet voorbij de Leidsekade reikt en de verkeersfunctie minder dominant aanwezig is tussen Hotel American en het Hirschgebouw. Wel legt deze variant een groter ruimtebeslag op de Leidsebrug doordat er twee rijstroken in beslag worden genomen door de taxi's: één om op te staan en één om weg te rijden.

Deze variant is volgens het principe vrij uitrijdbaar ingericht. Door de vrij uitrijdbare opstelling van de taxi's is het fysiek niet te voorkomen dat taxi's zullen voordringen. De afsluitbaarheid van de standplaats met een slagboom daarentegen is wel goed geregeld. De taxikeuze voor de klant is aanwezig. De klant kan elke taxi op standplaats kiezen en taxi's kunnen los van elkaar wegrijden.

De verkeersveiligheid is geborgd door het vrijliggende fietspad aan de oostzijde van de brug. Tot slot is de score op het criterium overlast hetzelfde als in de voorgaande varianten.

3.6 Conclusie

Vanuit het amendement is de hoofdvraag die beantwoord moet worden of er een taxistandplaats op de Leidsebrug gerealiseerd kan worden. Dit kan positief beantwoord worden en er wordt dan ook geadviseerd te kiezen voor een taxistandplaats op de Leidsebrug.

Er zijn diverse standplaatsvarianten op de Leidsebrug in kaart gebracht, allen met hun plussen en minnen. In de volgende fase van het project wordt een programma van eisen en een ontwerp gemaakt. Dan zal ook de inrichting van de Leidsebrug, inclusief taxistandplaats, verder worden uitgewerkt. Om dat proces te versnellen wordt geadviseerd om op basis van de bovenstaande standplaatsvarianten één variant te kiezen die als basis zal gelden voor het maken van een ontwerp voor het Leidseplein.

Voorgesteld wordt om standplaatsvariant 6 te kiezen als uitgangspunt voor het ontwerp van Leidseplein en Leidsebrug hierop te gaan baseren. Dat houdt in:

- Een taxistandplaats op de Leidsebrug;
- Gelegen tussen Stadhouderskade en Leidsekade;

- Een standplaats met first-in-first-out principe, die afsluitbaar is met een slagboom;
- Fietsers rijden aan beide zijden van de brug mee al dan niet met het autoverkeer. Als er meegereden wordt met het autoverkeer kan dat vormgegeven worden door een soort fietsstraat;
- Hirschgarage is bereikbaar vanaf Stadhouderskade.

Alle varianten hebben zoals gezegd hun plussen en minnen, maar variant 6 levert de grootste bijdrage aan het hoofdoel van het project, namelijk de meeste ruimtelijke kwaliteitswinst voor de openbare ruimte van het Leidseplein en de Leidsebrug. Tevens is deze standplaatsvariant goed in te passen, goed beheersbaar te houden en wordt de bereikbaarheid van de Hirschgarage geborgd. Consequentie is wel dat er minder taxi's op de standplaats kunnen staan, namelijk negen.

4 Taxibuffer

4.1 Inleiding

De huidige taxistandplaats op het Leidseplein zorgt voor de nodige overlast. Een van de problemen is de grote ongereguleerde toestroom aan taxi's die voor filevorming zorgen. Om die reden heeft de deelraad van stadsdeel Centrum via een amendement gevraagd te onderzoeken of een taxibuffer kan worden gerealiseerd. Als locaties voor de buffer zijn de Museumpleingarage, de Appeltjesmarkt (het terrein waar nu het busstation op de Marnixstraat is gevestigd) en het Raamplein onderzocht. Omdat een deel van de problematiek zich afspeelt op gebieden buiten het stadsdeel Centrum, heeft het stadsdeel overleg gehad met de omliggende stadsdelen Zuid en West. Omdat het leeuwendeel van de problematiek zich in stadsdeel West afspeelt, heeft Centrum voornamelijk met dit stadsdeel naar oplossingen gezocht. Stadsdeel West heeft zich hierbij zeer constructief en meedenkend opgesteld. Zo heeft het stadsdeel West het stadsdeel Centrum voorgesteld om een buffer op het parkeerterrein tegenover de Eerste Helmersstraat aan de Singelgracht te realiseren. Dit zou de toestroom aan taxi's wellicht kunnen reguleren. Stadsdeel Centrum heeft daarop besloten om deze locatie in het onderzoek mee te nemen.

4.2 Onderzoek

Om te kunnen bepalen of een taxibuffer kan worden gerealiseerd en een oplossing kan bieden voor de huidige problemen is een onderzoek uitgevoerd naar de functionaliteit van een buffer en de voorwaarden voor een het inrichten van en effectief functioneren van een taxibuffer. Dit onderzoek is uitgevoerd door het IBA en de resultaten ervan zijn vastgelegd in een Programma van Eisen. De projectgroep Leidseplein heeft op basis van de voorwaarden zoals opgenomen in het PvE de conclusie moeten trekken dat het feitelijk onmogelijk is om een taxibuffer ten behoeve van de taxistandplaats Leidseplein te realiseren en in te richten op een wijze dat deze effectief kan functioneren. Hieronder wordt per locatie uiteengezet waarom een buffer niet werkt.

4.2.1 Omvang buffer & eventuele overlast

De buffer moet een omvang van 30 a 40 taxi's hebben en moet 24 uur per dag beschikbaar zijn. Dit brengt met zich mee dat er een aanzienlijk beslag moet worden gelegd op de beperkt beschikbare openbare ruimte. De ruimte is niet of nauwelijks te vinden/creëren.

Daarnaast wordt alles wat met taxi's te maken heeft de laatste jaren geassocieerd met overlast en problemen. Het gevolg is aanzienlijk maatschappelijk verzet tegen voorgestelde locaties voor taxistandplaatsen. Het is te verwachten dat dit verzet ook gemobiliseerd zal worden, indien er een taxibuffer wordt voorgesteld op een plaats met veel omwonenden.

Museumpleingarage

Deze locatie voldoet niet aan de omvangseis, omdat de capaciteit niet te allen tijde aanwezig is. Met name in de vakantiemaanden parkeren touringcars in deze garage met als gevolg dat de benodigde capaciteit voor de buffer niet altijd beschikbaar is. De overlast blijft beperkt, omdat het een in pandige buffer betreft. Dat geldt niet voor de toename van af- en aanrijdende taxi's.

Appeltjesmarkt

Er kunnen 30 tot 40 taxi's op dit gebied geplaatst worden. Dit gaat ten koste van ruimte die eventueel voorzien is voor andere doeleinden. Een keuze voor de inrichting van een buffer heeft dus mogelijk gevolgen voor andere initiatieven gaande binnen het stadsdeel Centrum. Het terrein is nu in gebruik als busstation en het pompstation dat er naast ligt wordt frequent bezocht door taxichauffeurs. Tevens ligt het naast het politiebureau. Kortom: de afwezigheid van omwonenden in de directe nabijheid maakt dat de gevoeligheid voor overlast minder groot is op deze plek.

Stadhouderskade

De Stadhouderskade is hoofdnet auto en daarmee is het moeilijk om een plek te vinden waar 30 à 40 auto's kunnen staan zonder het overige verkeer te hinderen of buiten het verkeersareaal te treden. De overlast op de Stadhouderskade voor de bewoners zou kunnen toenemen ten gevolge van de inrichting van een buffer door een toename van het aantal taxi's op weg naar de buffer of door taxi's die van de buffer naar de standplaats onderweg zijn.

Terrein tegenover Eerste Helmersstraat

De door stadsdeel West voorgestelde locatie voldoet aan de omvangseis. Het terrein biedt voldoende ruimte voor 30 tot 40 auto's. De buffer hier ligt aan de overzijde van de Stadhouderskade, dus naast een drukke straat met daaraan grenzend een woongebied. Aan de overzijde liggen voornamelijk woningen op de Leidsekade in het stadsdeel Centrum. De bewoners van stadsdeel West zouden bezwaar kunnen maken uit vrees voor extra overlast. Dit geldt misschien ook voor de woningen aan de Leidsekade, omdat geluid ver draagt over het water.

4.2.2 Afstand tussen buffer en standplaats

De afstand tussen buffer en standplaats dient zo klein mogelijk te zijn en in ieder geval niet groter dan twee minuten rijden. De taxiwerkgroep is tot de conclusie gekomen, dat de Leidsebrug de meest geschikte locatie voor een standplaats is. De locatie van de buffer moet dus op minder dan twee minuten rijden van de buffer liggen.

Museumpleingarage

De tijd om de afstand tussen deze garage en de standplaats te overbruggen bedraagt meer dan twee minuten. Daarmee voldoet deze locatie niet aan het afstandscriterium.

Appeltjesmarkt

Deze locatie ligt op meer dan twee minuten rijden van de standplaats en voldoet daarmee niet aan dit criterium.

Stadhouderskade

De beoordeling van het afstandscriterium is lastiger in dit geval, omdat de Stadhouderskade vrij lang is. Echter de mogelijkheid om een buffer die plaats biedt aan 30 à 40 taxi's stedenbouwkundig in te passen is nihil.

Terrein tegenover Eerste Helmersstraat

De bufferlocatie van West voldoet aan het afstandscriterium. De aanrijroute naar de standplaats is erg lastig. Zo kruist een taxi die van de buffer naar de standplaats wil minimaal twee keer de oost-west rijrichting van de Stadhouderskade, één keer om de Stadhouderskade op te draaien en één keer om linksaf te slaan naar de Leidsebrug. Dit geeft de mogelijkheid voor taxi's die uit oostelijke richting komen voor te kruipen of de ingang van de taxistandplaats te blokkeren. Immers de taxichauffeur kan zien dat de standplaats plek biedt en tegelijk dat een taxi linksaf wil slaan richting de Leidsebrug.

4.2.3 Fysieke randvoorwaarden buffer

De standplaats en de buffer moeten fysiek en technisch aan een aantal voorwaarden voldoen. Zo moet het mogelijk zijn om de buffer tussentijds te verlaten, wat een nog groter ruimtebeslag met zich meebrengt. Ook is een chauffeursverblijf met sanitaire voorzieningen gewenst. Daarnaast moet er een slagboom op de standplaats liggen om in het geval van vandalisme de beschadigde boom zo snel mogelijk te vervangen. Verder moet de buffer worden ingericht met allerlei technische voorzieningen zoals displays. De auto's moeten worden uitgerust met een transponder, die het mogelijk maakt om de toegang tot de buffer en de standplaats te regelen. Zowel de standplaats als de buffer moeten volledig zijn afgesloten en technisch op elkaar worden afgestemd. Allemaal maatregelen die een aanzienlijke investering in geld, tijd en ruimte vergen.

Museumpleingarage

Het is niet aannemelijk dat de exploitant van de Museumpleingarage een deel van de garage uitsluitend toegankelijk wil maken voor bufferende taxi's. Tevens is het technisch zeer gecompliceerd om met twee toegangssystemen naast elkaar te opereren. Naast de taxi's moet immers de parkerende automobilist ook zijn auto in de garage kunnen parkeren. Al deze factoren dragen bij een kostbare investering in technische voorzieningen en huur/koop van parkeerplaatsen. Tot slot zal de exploitant ook niet genegen zijn een permanent chauffeursverblijf in te richten met alle voorzieningen van dien.

Appeltjesmarkt

In principe is het mogelijk om aan alle fysieke randvoorwaarden te voldoen. Wel zal een taxibuffer ten koste gaan van andere plannen met het terrein die binnen het stadsdeel Centrum leven.

Stadhouderskade

De Stadhouderskade heeft niet voldoende ruimte op twee minuten rijafstand van de Leidsebrug om alle voorzieningen onder te kunnen brengen. Dit betekent dat de inrichting van een buffer ten koste gaat van omliggend groen, bijvoorbeeld het Leidse Bosje-oost. Dit is een uiterst onwenselijke situatie.

Terrein tegenover Eerste Helmersstraat

Hier speelt het kostenargument een zeer grote rol. Het terrein is momenteel in gebruik als parkeerterrein voor een kantoorgebouw en buiten kantoor tijden wordt het verhuurd aan bezoekers van buitenaf. Bovenop de algemene inrichtingskosten komen dus nog de kosten om het terrein te verwerven en de huidige medegebruikers eventueel schadeloos te stellen. Het zal duidelijk zijn dat dit financieel gezien geen haalbare kaart is voor een stadsdeel noch de Centrale Stad in deze moeilijke tijden van heroverwegingen.

De bovenstaande argumenten rechtvaardigen de conclusie dat een buffer praktisch gezien onmogelijk in de huidige situatie. De taxiwerkgroep adviseert daarom om geen buffer aan te leggen. Dit neemt niet weg dat de overlast op de Stadhouderskade blijft. Daarom wordt er gekeken door het stadsdeel en DIVV of er geen eenvoudige verkeersmaatregelen te nemen zijn die de druk op de Stadhouderskade zouden kunnen verminderen.

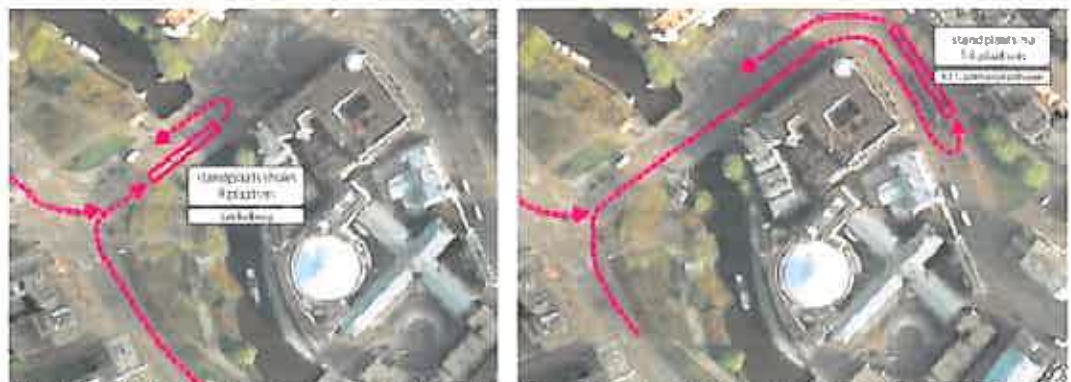
4.3 Conclusie

Geconcludeerd wordt dat het realiseren en inrichten van een effectief functionerende taxibuffer ten behoeve van het Leidseplein niet mogelijk is. Daarom is ervoor gekozen om een taxibuffer geen onderdeel meer van de plannen te laten uitmaken.

5 Maatregelen Stadhouderskade

5.1 Inleiding

Eerder in deze notitie staat beschreven dat het voorstel is om de taxistandplaats te verplaatsen naar de Leidsebrug en qua ruimte terug te brengen van 14 naar 9 plaatsen. Omdat er op drukke momenten meer aanbod is dan plaats op de standplaats en een gereguleerde taxibuffer niet mogelijk blijkt te zijn, is het gevolg van de verplaatsing dat de druk op de Stadhouderskade toeneemt en de doorstroming daar waarschijnlijk zal verminderen. De rij wachtende taxi's voor de standplaats zal namelijk voor een groter deel op de Stadhouderskade terecht komen als er geen 'opstelruimte' meer op het plein is.



Afbeelding 1: de verplaatsing van de taxistandplaats van het Kleine Gartmanplantsoen (14 plekken) naar de Leidsebrug (9 plekken). In de huidige situatie (rechts) staat op uitgaansavonden een rij wachtende taxi's tot ruim op de Stadhouderskade (links onder).

Met de verplaatsing van de standplaats naar de Leidsebrug wordt recht gedaan aan het belangrijkste uitgangspunt van de herinrichting; het autovrij maken van het Leidseplein. Mede om die reden is voor deze locatie gekozen. Alhoewel taxi's er op dit moment ook al verkeersopstoppingen op de Stadhouderskade veroorzaken, zal de verplaatsing dit probleem mogelijk vergroten. Daarom is het vanuit verkeersoogpunt (doorstroming Stadhouderskade) en taxiproblematiek (voorkomen van een toename van de overlast en creëren van een eenduidige aanrijdroute naar standplaats) gewenst om maatregelen op de Stadhouderskade te nemen. Hiermee wordt tegemoet gekomen aan een voorwaarde uit het raadsbesluit over de Nota van Uitgangspunten; 'dat de verkeerstechnische inrichting (van de taxistandplaats) zodanig is dat de verkeersoverlast wordt geminimaliseerd.'

In dit hoofdstuk worden de oplossingsrichtingen toegelicht en beoordeeld aan de hand van verschillende criteria. Daarna wordt er een conclusie getrokken over de meest wenselijke oplossing.

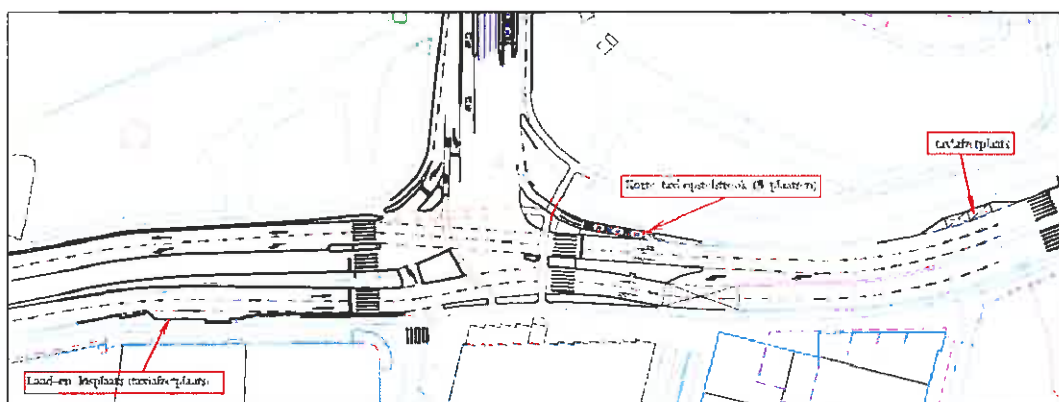
5.2 Oplossingsrichtingen

Er zijn drie oplossingsrichtingen bedacht en uitgetekend door de Dienst Ruimtelijke Ordening. Bij alle oplossingsrichtingen wordt de inrichting van de kruising

Stadhouderskade – Leidseburg dusdanig aangepast dat links-afslaan vanuit westelijke richting niet meer mogelijk is. De kruising wordt eenvoudiger en veiliger. Aanrijden op de taxistandplaats kan nog maar vanuit één richting. Dit zorgt ervoor dat er geen 'concurrentie' meer is tussen taxichauffeurs bij het oprijden van de standplaats, wat de kans op stilstaande taxi's op de trambaan verkleint. Hieronder worden de drie oplossingsrichtingen nader toegelicht.

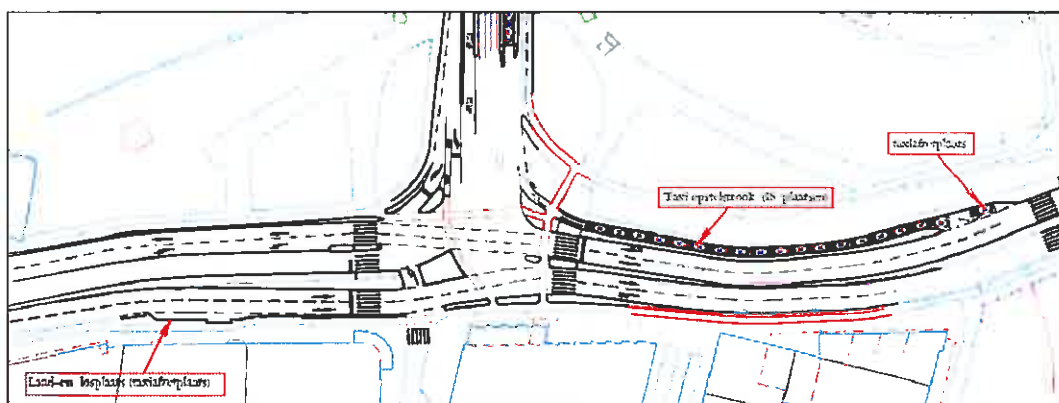
5.2.1 Oplossingsrichting SHK1

Afslagvak met zeer beperkte opstelstrook. Taxi's hebben eigen afslagvak. Auto's richting Hirschgarage kunnen rechts-afslaan naar brug.



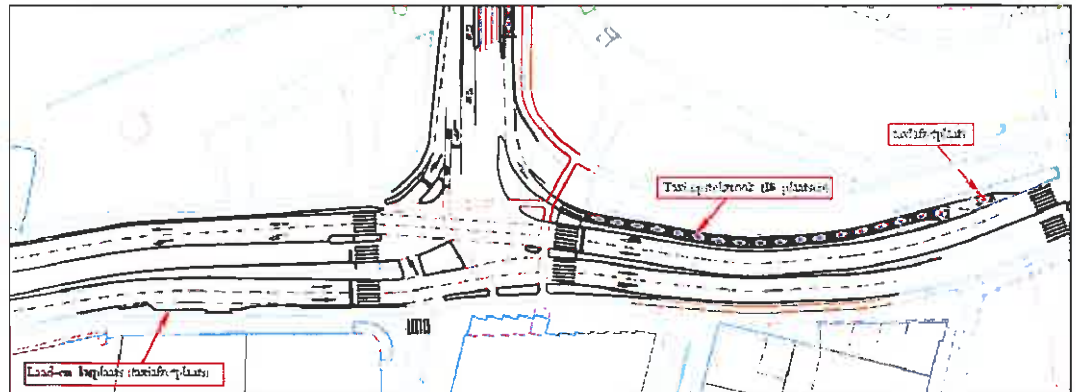
5.2.2 Oplossingsrichting SHK2

Afslagvak met ruime opstelstrook. Auto's kunnen rechts afslaan om via fietsstraat (fietspad waar auto's te gast zijn) bij Hirsch Garage te komen.



5.2.3 Oplossingsrichting SHK3

Afslagvak met ruime 'afgesloten' opstelstrook die rechtstreeks uitkomt op standplaats. Eenduidige kruising; alleen bussen kunnen nog brug oprijden. Geen autorijdbaan op brug. Ruimte voor vrijliggend fietspad. Voorkomt dat taxi's om afslagvak of standplaats heen kunnen rijden.



5.3 Beoordelingscriteria en toelichting

In onderstaande tabel staan de afwegings-/beoordelingscriteria waar de varianten aan worden gespiegeld.

Criterium	Toelichting
Doorstroming Stadhouderskade	Aparte opstelruimte en afslagvak op Stadhouderskade bevorderen doorstroming doorgaand verkeer en bussen. Hoe meer opstelplaats hoe beter.
Aansluiting bij NvU (Autovrij Leidseplein)	In NvU is Plein en brug voetgangersgebied (geen auto's en taxi's). In de NvU is de Hirsch Garage via Leidsekade en niet via Leidsebrug bereikbaar en verdwijnt afslagvak naar Byzantiumgarage
Inrichting kruispunt / Beperking misbruik	Mogelijkheid tot negeren taxistroom is niet wenselijk. Aanrijden op taxistandplaats via slechts 1 kant is positief.
Inrichting Leidsebrug	De Leidsebrug is een monumentale brug met beperkte doorsnede. Toevoegen van een strook voor auto's danwel een gecombineerde auto-fietsstraat laat minder ruimte over voor goede inrichting en voor langzaam verkeer.
Bereikbaarheid garages	Hoewel in de NvU de Hirsch Garage alleen via Leidsekade bereikbaar is, is hier een technisch systeem voor nodig bij kruising Marnixstraat / Leidsekade en is ontsluiting via Leidsebrug korter en eenvoudiger. Het afslagvak naar de Byzantiumgarage is in de NvU al verdwenen, maar de garage blijft vanaf de Stadhouderskade (in andere richting) gewoon bereikbaar.

5.4 Beoordeling aan de hand van criteria

Hieronder staan een tabel een indicatie beoordeling met 'plussen en minnen' van de drie oplossingsrichtingen en een korte toelichting per afwegingscriterium.

Oplossingsrichting	Doorstroming SHK	Aansluiting NvU	Inrichting kruispunt	Bereikbaarheid Garages
SHK 1 (beperkte opstelstrook)	0	+	+	+
SHK 2 (ruime opstelstrook)	+	+	+	0
SHK 3 (ruime 'afgesloten' opstelstrook)	++	++	++	-

Doorstroming Stadhouderskade

De doorstroming van de Stadhouderskade is het meest gebaat bij een inrichting waarbij er een aparte taxistroom is (2 en 3). Het wordt nog beter als er helemaal geen rechtsafslaande auto's zijn en als taxi's ook niet stiekem om de opstelstrook heen kunnen rijden (3).

Aansluiting NvU

Variant 3 sluit het meest bij de aangenomen NvU aan omdat er – naast taxi's – geen auto's over de Brug richting het Plein rijden. In de NvU moest het aanrijden ook al via de Leidsekade, waarbij het wegrijden uit de stad met de taxi's mee gebeurt. Doordat er geen autorijbaan richting stad meer is op de brug, ontstaat ruimte en kan een vrijliggend fietspad worden aangelegd. Dit sluit aan bij de aandacht voor langzaam verkeer in de herinrichting.

Inrichting Kruispunt

Het kruispunt is nog overzichtelijker en veiliger als er – behalve bussen – geen autoverkeer meer rechtsaf slaat (3). De kans dat taxi's hier niet van de opstelstrook gebruik maken en eromheen rijden is veel kleiner dan bij variant twee.

Bereikbaarheid Garages

Een voordeel van varianten 1 en 2 is dat de Hirschgarage beter en directer bereikbaar wordt, doordat automobilisten via de Leidsebrug kunnen rijden en niet zijn aangewezen op de route Nieuwe Passeerdersstraat – Marnixstraat – Leidsekade afhankelijk zijn. Variant 1 is de enige variant waarbij er ruimte is voor een apart afslagvak naar de Byzantiumgarage voor automobilisten die vanuit oostelijke richting komen. De bereikbaarheid van die garage is daarmee beter.

5.5 Conclusie

Er zijn weinig verschillen tussen variant 2 en 3. Variant 2 zorgt voor een betere en natuurlijke ontsluiting van de Hirschgarage. Variant 3 scoort op doorstroming, aansluiting bij de uitgangspunten uit de NvU en inrichting van kruispunt en brug het beste. Deze notitie adviseert variant 2, omdat deze de minste ingrepen in de openbare ruimte behelst en (indien noodzakelijk) eenvoudig om te bouwen is naar variant 3.

6 Conclusies

Standplaats

Gekozen wordt om de taxistandplaats te verplaatsen naar de Leidsebrug. De andere locaties, te weten Leidsebosje en Raamplein, blijken onmogelijk c.q. ongeschikt. Uit onderzoek blijkt dat een taxistandplaats goed is in te passen op de Leidsebrug. Er zijn zelfs diverse varianten mogelijk. Elke variant heeft plussen en minnen en de keuze voor een voorkeursvariant hangt af van de weging die wordt toegekend aan de verschillende belangen.

Voorgesteld wordt om variant 6 als basis te hanteren bij het verdere ontwerp van het Leidseplein en de Leidsebrug. Deze levert de grootste bijdrage aan het hoofdoel van het project, namelijk de meeste ruimtelijke kwaliteitswinst voor de openbare ruimte van het Leidseplein en de Leidsebrug. De variant houdt in:

- Een taxistandplaats op de Leidsebrug;
- Gelegen tussen Stadhouderskade en Leidsekade;
- Een standplaats met first-in-first-out principe, die afsluitbaar is met een slagboom;
- Fietsers rijden aan beide zijden van de brug mee met het autoverkeer. Alleen de stad in kan dit vormgegeven worden door een soort fietsstraat;
- Hirschgarage is bereikbaar vanaf Stadhouderskade

Buffer

Geconcludeerd wordt dat het realiseren en inrichten van een effectief functionerende taxibuffer ten behoeve van het Leidseplein niet mogelijk is. Daarom is ervoor gekozen om een taxibuffer geen onderdeel meer van de plannen te laten uitmaken.

Maatregelen Stadhouderskade

Oplossingsrichting twee geeft voldoende mogelijkheden en is het minst ingrijpend. De auto's voor de Hirschgarage kunnen via de Stadhouderskade en Leidsebrug blijven aan en afrijden. Tevens levert deze optie geen moeilijke technologische vraagstukken op zoals de toegangsverschaffing tot de Leidsekade. Een ander groot voordeel is het feit dat oplossingsrichting twee relatief eenvoudig om te zetten is naar oplossingsrichting drie. Dit geeft de mogelijkheid tot experimenteren, mochten de problemen niet afnemen.

Oplossingsrichting drie biedt meer oplossend vermogen ten opzichte van twee voor de taxiproblematiek op de Stadhouderskade. Vooral de onmogelijkheid voor de taxi's om zich op te stellen naast de taxistandplaats, is een sterk argument in de keuze voor variant drie. Het nadeel hiervan is dat de auto's met als bestemming de Hirschgarage een eind om moeten rijden, via de Stadhouderskade naar de Nieuwe Passeerderstraat, Marnixstraat en tot slot de Leidsekade. Een belangrijke vraag die in de ontwerpfase moet worden beantwoord, is in hoeverre de toegang tot de Hirschgarage kan worden geregeld bij het punt Marnixstraat/Leidsekade. Indien hier geen voorziening voor kan worden getroffen, zal de toegang tot de Leidsekade fysiek voor iedereen toegankelijk zijn. Dit zal onvermijdelijk leiden tot een toename van het (taxi)sluipverkeer richting het Leidseplein.

Definitief
Versie 6
21 december 2010
<<Kenmerk>>

Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum
Locatie Taxistandplaats Leidseplein