

28 oktober 2009



Gemeente Amsterdam
Stadsdeel Centrum

Sector Openbare Ruimte
Afdeling Rayon Management

**Toelichting op te nemen
besluiten mbt
uitgangspunten openbare
ruimte Leidsebuurt**

Jan Lantinga

Inhoud

1	Inleiding	4
1.1	Korte historie	4
1.2	Samenwerking en afstemming	5
1.3	Kenmerken van het plan	5
1.4	Bestuurlijke besluitvorming tot heden	6
1.5	Inspraak	7
1.6	Status van de rapportage	7
1.7	Leeswijzer	7
2	Reactienota	8
2.1	Algemeen	9
2.2	Inrichting openbare ruimte	9
2.3	Fietsen	10
2.4	Openbaar vervoer	10
2.5	Doorstroming autoverkeer	11
2.6	Parkeren	11
2.7	Laden en lossen	11
2.8	Bereikbaarheid voor minder validen	12
2.9	Taxistandplaats	112
3	Nota van Uitgangspunten openbare ruimte	13
3.1	Voetgangersgebied	144
3.2	Verplaatsing tramhalte	15
3.3	Herinrichting Stadhouderskade tussen Overtoom en Hobbemastraat	17
3.4	Taxistandplaats	18
3.5	Ondergrondse fietsenstalling	18
4	Nota van Uitgangspunten Fietsenstalling	19
4.1	2.700 plaatsen in de ondergrondse stalling	19
4.2	2.100 plaatsen op het maaiveld	20
4.3	Handhaving parkeerduur en fietsparkeerverbod	20
4.4	Kosten	20
5	Taxi	21
5.1	Huidige problemen	21
5.2	Vergelijking van locaties	222
5.3	Suggesties vanuit inspraak	24
5.3.1	Suggesties standplaats	24

28 oktober 2009

Toelichting op te nemen besluiten mbt uitgangspunten openbare ruimte Leidsebuurt

5.3.2	suggesties bufferlocatie	27
5.4	Uitwerking locaties taxistandplaats	28
5.5	Onderzoek reguleerbaarheid buffer	29
Bijlage 1		30
Bijlage 2 Tekeningen		
311		

1 Inleiding

1.1 Korte historie

De Leidsebuurt is één van de beeldbepalende gebieden van Amsterdam. Door de vele culturele instellingen en de drukte van tram- en busreizigers, toeristen, dagjesmensen en uitgaanspubliek vormt het vrijwel dag en nacht één van de meest levendige en aansprekende plekken in de stad. Toch functioneert de Leidsebuurt niet optimaal. Zo maakt vooral het gebied op en rond het Leidseplein een chaotische indruk. Daarnaast is de inrichting van de openbare ruimte op veel plekken gedateerd, waardoor die een matige uitstraling heeft.



Afbeelding 1. Veel verkeerssoorten naast en door elke

De Leidsebuurt is één van de parels van de binnenstad. In het kader van de gebiedsgerichte aanpak heeft het stadsdeel Centrum in 2005 een visiedocument voor de toekomst van de Leidsebuurt opgesteld. Dit document vormt het uitgangspunt voor de aanpak van de buurt op verschillende thema's, te weten bebouwing, bereikbaarheid, cultuur, openbare ruimte, samenwerking en veiligheid.

Begin 2007 heeft het bureau UN studio in opdracht van stadsdeel Centrum een verkeerskundig onderzoek uitgebracht. Daarin wordt een visie gegeven op de openbare ruimte en de verkeerskundige indeling van de Leidsebuurt. Op basis van dit onderzoek is de Nota van Uitgangspunten voor de Openbare Ruimte Leidsebuurt opgesteld. Voor één van de uitgangspunten, een ondergrondse fietsenstalling onder het Leidseplein /



Kleine Gartmanplantsoen, is door de dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer (DIVV) een Nota van Uitgangspunten Fietsenstalling opgesteld.

Het plangebied is uitgebreid met de Stadhouderskade tussen de Overtoom en de Hobbemastraat. De aanleg van de nieuwe tram-/bushalte op de Leidsebrug maakte het noodzakelijk dat de huidige tram in zijligging op de Stadhouderskade naar de middenligging verplaatst moet worden (huidige trambaan doorkruist nieuwe tram-/bushalte).

Op 28 juni 2008 heeft stadsdeel Centrum een informatiemarkt georganiseerd over de gebiedsgerichte aanpak van de Leidsebuurt. Hier zijn ook de plannen voor de inrichting van de openbare ruimte gepresenteerd. Deze informatiemarkt werd goed bezocht.

1.2 Samenwerking en afstemming

De uitgangspunten voor de openbare ruimte in de Leidsebuurt zijn opgesteld door stadsdeel Centrum. Daarbij is nauw samengewerkt met DIVV als (functioneel) beheerder van de hoofnetten auto, openbaar vervoer, fiets, als trekker en toekomstig beheerder van de fietsenstalling en verantwoordelijke voor het stedelijk taxibeleid, en met de stadsdelen Oud West en Oud Zuid als gebiedsbeheerders van de Stadhouderskade.

Daarnaast is overleg gevoerd en afgestemd met diverse andere betrokken partijen, zoals de dienst Ruimtelijke Ordening, de Stadsregio Amsterdam, het GVB, Waternet en de Branche Organisatie Taxi Amsterdam. Met omwonenden, ondernemers en culturele instellingen uit de Leidsebuurt is zowel apart als tijdens het Integraal Leidsebuurt Overleg (ILO)¹ overleg gevoerd over de visie op de Leidsebuurt en de manier waarop deze kan worden vertaald in een maakbaar plan.

1.3 Kenmerken van het plan

Het doel van het plan voor een nieuwe inrichting van de openbare ruimte in de Leidsebuurt is om aan te sluiten bij de publieke en private investeringen en vernieuwing en uitbreiding van culturele instellingen en het verblijfsklimaat van de buurt voor met name de voetganger te verbeteren. Daartoe worden de volgende maatregelen voorgesteld:

- Vergroting van het voetgangersgebied op het Leidseplein en Kleine Gartmanplantsoen met toevoeging van de Marnixstraat (tussen de Leidsegracht en het Leidseplein) en de Leidsebrug (autoluw);
- Verplaatsing van de halte van lijn 1,2 en 5 van het Leidseplein naar de Leidsebrug (circa 150 meter) om obstakels voor voetgangers weg te nemen
- Verplaatsing van de halte voor lijn 7 en 10 in oostelijke richting (circa 50 meter) om bij te dragen aan het autoluwe karakter van het plein.
- De bouw van een grootschalige ondergrondse fietsenstalling om de chaos van gestalde fietsen op te heffen. Aanvullend zullen stallingplaatsen op maaiveld worden gerealiseerd;
- Een betere inrichting van onduidelijke fietsroutes en de onduidelijke fietskruising bij de overgang naar de Marnixstraat, waarbij de fietsroute Leidsebrug-

¹ Aan het ILO nemen deel: stadsdeel Centrum, alle culturele instellingen in de Leidsebuurt, bewoners, horeca- en andere ondernemers, vertegenwoordigers van scholen, taxi's, Holland Casino, Fietsersbond

Leidseplein zal worden gebundeld tot tweerichtingenfietspad aan de oostkant van de Leidsebrug;

- Afsluiting van de Leidsebrug vanaf de Stadhouderskade om het autoverkeer in de Leidsebuurt te ontmoedigen. De stadhouderskade wordt tussen de Overtoom en de Hobbemastraat opnieuw ingericht, waarbij de tram in het midden wordt gelegd;
- Verplaatsing van de taxistandplaats op het Kleine Gartmanplantsoen (omdat de standplaats veel autoverkeer met zich meebrengt) naar een nog te bepalen locatie buiten het nieuwe voetgangersgebied,.

1.4 Bestuurlijke besluitvorming tot heden

De nota van Uitgangspunten openbare ruimte Leidesbuurt is in juni 2008 door het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum vrijgegeven voor inspraak. De raadscommissie Openbare Ruimte en Verkeer van het stadsdeel is hierover op 9 september 2008 geïnformeerd. Ook de stadsdelen Oud West en Oud Zuid zijn hier van op de hoogte gesteld.

Besluitvorming over de herinrichting van de Leidsebuurt gaat echter niet alleen het stadsdeel Centrum aan. Ook de Centrale Stad is hierbij betrokken omdat zij verantwoordelijk is voor de hoofdnetten auto, openbaar vervoer en fiets. Het plan van stadsdeel Centrum betreft wijzigingen in deze hoofdnetten, en de bestuurlijke besluitvorming hierover is een centraal-stedelijke bevoegdheid. De verplaatsing van de taxistandplaats raakt het stedelijke taxibeleid. Daarnaast is de centrale stad de trekker van de ondergrondse fietsenstalling. Om die redenen moeten zowel stadsdeel Centrum als de Centrale Stad gezamenlijk bestuurlijke besluiten nemen over de uitgangspunten voor de herinrichting van de Leidsebuurt.

Per brief van 8 oktober 2008 heeft de toenmalige wethouder Verkeer (Herrema) aan de de portefeuillehouder Verkeer en Openbare Ruimte van stadsdeel Centrum (Koldenhof) laten weten in hoofdlijnen akkoord te zijn met de Nota van Uitgangspunten Openbare Ruimte Leidsebuurt en gevraagd om een viertal uitwerkingen:

- a) onderzoek naar de gevolgen van het autoluw maken van de Leidsebuurt voor de hoofdnetten auto en openbaar vervoer,
- b) ontsluiting van de taxistandplaats op het Leidsebosje-west op het hoofdnet auto en
- c) doorstroming van het openbaar vervoer op de gecombineerde tram-/bushalte op de Leidsebrug en
- d) overleg met de Stadsregio over ontvlechting van de regionale buslijnen en de tram op de Leidsebrug, waarbij de regionale buslijnen via de Nassaukade naar het busstation Marnixstraat zouden kunnen rijden.

Deze vragen hebben geresulteerd in een verkeerskundige studie door de Dienst Ruimtelijke Ordening in de vorm van een verkeerslichtenstudie en een simulatie van auto- en openbaarvervoerbewegingen. Op basis van dit aanvullend onderzoek is de Centrale Verkeerscommissie op 24 maart 2009 in meerderheid akkoord gegaan met de Nota van Uitgangspunten. Het GVB was tegen het plan vanwege de vertraging van het OV en de grotere overstap tussen tramhaltes. Met de Stadsregio is overleg gevoerd over de ontvlechting van regionale bussen en de tram. Vooralnog ziet de Stadsregio geen mogelijkheid om de regionale bussen te laten rijden via de Nassaukade omdat de

verkeersdruk op de Nassaukade te groot is om de bus goed te laten doorstromen op dit traject; de route via de Marnixstraat is sneller.

In het voorjaar van 2009 heeft DIVV de uitgangspunten voor de ondergrondse fietsenstalling nader bepaald. Dit leidde tot een wijziging in de uitgangspunten voor de openbare ruimte; aanvankelijk werd uitgegaan van een tweede ondergrondse stalling onder het Raamplein, maar deze wordt nu bovengronds gerealiseerd. Ook ontstond in deze periode discussie met stadsdeel Oud West over een taxistandplaats op het Leidsebosje-west. Deze heeft ertoe geleid dat er nu nog een keuze voorligt tussen meerdere mogelijke varianten voor de taxi-standplaats. Het dagelijks bestuur van het stadsdeel Centrum heeft deze aanpassingen van de Nota van Uitgangspunten Openbare Ruimte Leidsebuurt goedgekeurd in haar vergadering van 16 juni 2009. Ook heeft zij ingestemd met de Nota van Uitgangspunten Fietsenstalling en deze vrijgegeven voor inspraak.

Tegelijkertijd heeft ook het College van B&W ingestemd met beide nota's van uitgangspunten en deze vrijgegeven voor inspraak.

1.5 Inspraak

In de periode 17 juni tot en met 4 september is inspraak georganiseerd. In deze periode zijn drie inspraakbijeenkomsten gehouden. Er zijn in deze periode 42 schriftelijke of digitale reacties ontvangen.

1.6 Status van de rapportage

De planvorming voor de Leidsebuurt bevindt zich in de fase van de vaststelling van uitgangspunten met een voorlopig schetsontwerp. Hierin worden de kaders vastgelegd waarbinnen het ontwerp wordt uitgewerkt en afspraken over toekomstig gebruik van het voetgangersgebied worden opgesteld. In deze fase van de planvorming kan nog niet op alle vragen een concreet antwoord worden gegeven, zoals gebruikelijk met de ontwikkeling van dit soort plannen.

De fase van uitgangspunten gaat, na bestuurlijke vaststelling hiervan, over in die van het maaiveldontwerp. Dan zal ook een beheerplan worden opgesteld. Daarin zal gedetailleerd ontworpen worden en gebruiksregels worden vastgelegd. Dit maaiveldontwerp en het beheerplan zullen ook met bewoners, ondernemers en instellingen worden besproken en in de inspraak worden gebracht.

1.7 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt stilgestaan bij de hoofdlijnen van reacties die in de inspraakperiode zijn ontvangen. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op onderdelen van de Nota van Uitgangspunten openbare ruimte Leidsebuurt waarover in de afgelopen periode discussie is gevoerd. In hoofdstuk 4 wordt stil gestaan bij de uitgangspunten voor de ondergrondse fietsenstalling. Hoofdstuk 5 ten slotte is gewijd aan de verplaatsing van de taxistandplaats en de diverse suggesties die gedaan zijn om hiervoor een oplossing te vinden.

2 Reactienota

2.1 Algemeen

De periode van inspraak over de Nota van Uitgangspunten openbare ruimte Leidsebuurt en de Nota van Uitgangspunten Fietsenstalling Leidesplein / Kleine Gartmanplantsoen is begonnen op 17 juni 2009 met publicatie op de website van stadsdeel Centrum en met de huis-aan-huis verspreiding van een uitnodiging voor een inspraakbijeenkomst op 30 juni 2009.

Er zijn drie inspraakbijeenkomsten gehouden, te weten op:

- 30 juni 2009: voor bewoners en ondernemers van de Leidsebuurt en van hen die wonen in de omgeving van de Stadhouderskade in Oud West en Oud Zuid over de concept Nota van Uitgangspunten
- 18 augustus 2009: voor taxiorganisaties en vrije taxiondernemers over de verplaatsing van de huidige taxistandplaats op het Leidseplein
- 24 augustus 2009: voor bewoners en ondernemers van de Leidsebuurt en voor hen die wonen in de omgeving van de Stadhouderskade in Oud West en Oud Zuid over de suggesties voor een taxistandplaats langs de Stadhouderskade

De bijeenkomsten verliepen in een kritische, opbouwende en positief gestelde sfeer. Van alle bijeenkomsten zijn verslagen gemaakt. Er zijn 42 schriftelijke of digitale reacties binnengekomen, waarvan één reactie op het verslag van de inspraakavond 30 juni.

Het formele inspraaktraject eindigde op 4 september 2009. Tot die tijd konden schriftelijke en digitale reacties worden ingediend. In de Reactienota zijn de ontvangen reacties gerubriceerd en voorzien van een antwoord. Daarnaast zijn in de Reactienota de originele reacties en de verslagen van de inspraakbijeenkomsten opgenomen. Hieronder volgt een overzicht van de reacties en de beantwoording.

2.2 Inrichting openbare ruimte

In hoofdlijnen is er veel steun voor de inrichting van grote delen van de Leidsebuurt tot voetgangersgebied. Er zijn kritische opmerkingen gemaakt over de verhouding tussen de openbare ruimte en terrassen: de één is bezorgd dat er onvoldoende ruimte voor het terras overblijft, de ander vindt dat voor terrassen een maximumpercentage van de openbare ruimte moet worden bepaald. De gemeente zal bij het maaiveldontwerp en het ontwerp van in- en uitgangen van de ondergrondse fietsenstalling rekening houden met de belangen van exploitanten en hen ook betrekken bij overleg. De Terrassenverordening 2009, die door de raad van stadsdeel Centrum is vastgesteld, stelt eisen en beperkingen aan de omvang van terrassen.

In enkele reacties is men bang dat voetgangers zich niet veilig zullen voelen omdat de tram niet meer afremt voor de halte en wijst men erop hieraan in de wijze van bestrating aandacht te besteden. Als reactie hierop kunnen deze insprekers gerust worden gesteld.

Op het Leidseplein zal de tram namelijk op dezelfde manier rijden als in de Leidsestraat, waar voetgangers en tram al heel lang goed samengaan. In de bestrating zal dit ook tot uitdrukking komen.

Verder zijn er verzoeken om het aantal reclame-uitingen te beperken, afvalbakken uit te breiden, openbare toiletten voor dames toe te voegen en het gebied goed bereikbaar te houden voor mensen met een mobiele of visuele beperking. Allemaal zaken die in de volgende fase, het maaiveldontwerp, uitvoerig aan de orde zullen komen.

2.3 Fietsen

In enkele reacties maakt men bezwaar tegen het tweerichtingen-fietspad op de Leidsebrug aan de oostkant omdat men verwacht dat fietsers over de weg aan de westkant zullen blijven fietsen. Dit argument geldt wellicht voor fietsers vanuit de Marnixstraat en het Leidseplein richting de Overtoom, maar niet voor de overige die richting het Vondelpark fietsen. Er wordt vastgehouden aan het tweerichtingenfietspad vanwege de voordelen die dit heeft voor de inrichting van het plein en het feit dat beide fietspaden nu uitkomen op de ingang van de fietsenstalling. De veiligheid en doorstroming van fietsers wordt een expliciet aandachtspunt bij het maaiveldontwerp.

Enkele reacties betroffen het fietspad over het Max Euweplein, dat gehandhaafd wordt. In het maaiveldontwerp zal worden gekeken of de fietsroute misschien kan worden aangepast in aansluiting op de toegang van de fietsenstalling.

Er is een groot draagvlak voor een ondergrondse fietsenstalling. Sommige reacties vrezen echter dat deze met 2.700 plaatsen al snel te klein zal blijken te zijn. In andere reacties geeft men aan meer te zien in bovengrondse stallingplaatsen. Diverse reacties dringen aan op een lift in de stalling en ruimte voor scootmobielen. Hier wordt niet voor gekozen, omdat zowel de fysieke ruimte als de financiële middelen hiervoor ontbreken. Bovendien zullen de meeste gebruikers van een scootmobiel er op zijn aangewezen deze tot de voordeur van hun bezoekadres te gebruiken, en de fietsenstalling dus niet of nauwelijks gebruiken.

Tenslotte wordt er in reacties aangedrongen op het tegengaan van de vaak massaal en gevaarlijk gestalde fietsen onder verwijzing naar ondermeer de Lijnbaansgracht. Om deze reden wordt ingestoken op strenge handhaving op foutparkeren, waarvoor nog een wijziging van APV nodig is.

2.4 Openbaar vervoer

De verplaatsing van de tramhalte op het Leidseplein (circa 150 meter) kent voor- en tegenstanders. De reacties van voorstanders betreffen het wegnemen van obstakels voor voetgangers op het plein en verbetering van de halteplaatsen (verhoging van de opstap), waardoor de toegankelijkheid van trams en bussen wordt verbeterd ook voor mensen met een mobiele of visuele beperking. Tegenstanders, waaronder de ReizigersAdviesRaad en de Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer, vinden de afstand van de nieuwe halte Leidsebrug tot de culturele instellingen en tot de overstaphalte Kleine Gartmanplantsoen te groot. Dat de genoemde afstand 150 meter groter wordt is juist, maar daar tegenover staat dat de overstap van de tramlijnen 1,2 en 5 op de buslijnen 150 meter korter wordt. Ook vrezen zij dat de nieuwe halte Leidsebrug, waar zowel trams als bussen zullen halteren, de hoeveelheid trams en bussen niet goed kan verwerken. Uit onderzoek van de Dienst Ruimtelijke Ordening blijkt echter dat de nieuwe gecombineerde halte de

dienstregeling van trams en bussen goed kan verwerken, maar wel een beperkte ov-vertraging van gemiddeld 4 seconden voor (alle) trams richting stad-in tot gevolg heeft. Tenslotte zijn er ook reacties ontvangen waarin wordt gevreesd dat trams die vanuit de Leidsestraat komen en over het Leidseplein rijden, de veiligheid van voetgangers bedreigen dan wel vertraging zullen oplopen door stapvoets over het plein te moeten rijden. Daarbij moet echter worden bedacht dat de Leidsestraat ook al voetgangersgebied is. De combinatie van tram en voetganger functioneert hier goed. De snelheid van de tram over het Leidseplein zal dezelfde zijn als in de Leidsestraat.

2.5 Doorstroming autoverkeer

Een reactie betrof de vraag wat het gevolg is van het autoluw maken van de Leidsebuurt voor de doorstroming op de Stadhouderskade. Uit onderzoek door de Dienst Ruimtelijke Ordening blijkt echter dat de doorstroming op de Overtoom en de Stadhouderskade (bij de Leidsebrug) zal verbeteren ten opzichte van de huidige situatie. Uit enkele reacties blijkt dat men zich zorgen maakt over toenemend autoverkeer op de Leidsekade en de Zieseniskade. Het is niet de bedoeling om de Leidsekade een doorgaande functie voor autoverkeer te geven ten gunste van een autoluwe Marnixstraat. De Leidsekade zal worden ingericht voor bestemmingsverkeer naar en van de Leidsekade zelf en de Hirschgarage; doorgaand verkeer zal met behulp van inrichtingsmaatregelen worden ontmoedigd. Voorstellen zullen in de volgende fase (het maaiveldontwerp) worden uitgewerkt. Voor de Zieseniskade geldt dat verkeer niet naar het Leidseplein kan doorrijden: de toegang tot het plein zal worden verhinderd met behulp van verzinkbare palen.

2.6 Parkeren

In enkele reacties wordt aangedrongen op meer en beter verspreide parkeerplaatsen voor gehandicaptenvervoer. Dit zal in de volgende planfase worden uitgewerkt. Een reactie betrof de bereikbaarheid van de (openbare) parkeergarage in de Tesselschadestraat (Byzantium). Deze blijft in het voorstel bereikbaar vanaf de Stadhouderskade. Ook de (particuliere) Hirschgarage blijft bereikbaar vanaf de Leidsekade.

2.7 Laden en lossen

Verschillende reacties betreffen de bereikbaarheid van de Leidsebuurt voor laden en lossen. Voor laden en lossen zal een stelsel met venstertijden worden ingesteld. Voor uitzonderlijke bevoorradingswensen (bijvoorbeeld van de culturele instellingen) kunnen op aanvraag bij het stadsdeel Centrum ontheffingen worden verleend.

Een enkele reactie vroeg om toelating van touringcars om bezoekers af te zetten bij een theater en daarna door te rijden naar een parkeerlocatie. Ook touringcars zullen geen toegang hebben tot het voetgangersgebied. Passagiers worden aan de rand van het voetgangersgebied afgezet. Dit is in de praktijk echter niet anders dan in de huidige situatie: er rijden nu weinig touringcars het plein op, en ze halteren vooral op de Stadhouderskade voor de hotels.

2.8 Bereikbaarheid voor minder validen

In een aantal reacties werd naar voren gebracht dat voor mindervalide bezoekers de gelegenheid moet bestaan om, gebruikmakend van aangepast vervoer, voor het theater uit- of in te stappen. Dit principe wordt door de gemeente onderschreven. In dat geval zal de vervoerder een ontheffing moeten hebben. Het stadsdeel Centrum verleent voor dit doel ontheffingen. In principe geldt dat het voetgangersgebied in de Leidsebuurt ook voor taxi's niet toegankelijk zal zijn, tenzij het stadsdeel hiervoor ontheffing heeft verleend.

2.9 Luchtkwaliteit

In diverse reacties wordt gevraagd naar de gevolgen voor de luchtkwaliteit (fijnstof) van een mogelijke taxisstandplaats op de Stadhouderskade en daarmee samenhangende buffer. De gemeente (hierin geadviseerd door het Ingenieursbureau Amsterdam) constateert dat deze gevolgen erg beperkt zullen zijn, omdat de Stadhouderskade nu al veel verkeer kent (waaronder ook veel taxi's) en de afstand van een mogelijke standplaats tot woningen vrij groot is. De uitgangspunten van het plan geven geen aanleiding voor een onderzoek naar luchtkwaliteit.

Bovendien wordt door een andere inrichting van de Stadhouderskade ter hoogte van de Leidsebrug de doorstroming van het autoverkeer op de Stadhouderskade verbeterd, waarmee ook de luchtkwaliteit zal verbeteren.

2.10 Taxistandplaats

Verreweg de meeste reacties betroffen de taxiproblematiek, de voorgelegde denkbare locaties voor een nieuwe standplaats en de bufferruimte. Ter toelichting: een standplaats is de plek waar een taxi staat te wachten en een klant kan instappen. Een buffer is een rij wachtende taxi's waar geen klanten kunnen instappen. In hoofdstuk 5 over de taxi's wordt hier dieper op ingegaan. Hier wordt volstaan met een beknopt overzicht van reacties, ingedeeld naar een aantal aspecten. Een groot aantal de commentaren wordt meegenomen bij het verdere onderzoek naar mogelijke taxi-standplaatsen.

Aantasting van groene openbare ruimte

Verschillende reacties hadden betrekking op de aantasting van het groen. Met name richten de bezwaren zich op de locatie Stadhouderskade tegenover de PC Hooftstraat. Hier wordt het recent gerealiseerde Singelgrachtprofiel gewaardeerd als mooi wandelgebied en is men gekant tegen de kap van 14 bomen. Met betrekking tot het Leidsebosje wordt gevreesd voor de bomen omdat de standplaats over de wortels van de bomen zou worden aangelegd en is men tegen de aantasting van het groen.

Antwoord: Mede op grond van deze argumenten stellen wij voor om de locaties Stadhouderskade tegenover de PC Hooftstraat en het Leidsebosje-west niet aan te wijzen als taxistandplaats. Het Leidsebosje-oost is hiervoor wel geschikt, omdat een taxistandplaats kan worden ingericht op de plaats van de huidige tramsporen.

Loopafstand tot Leidseplein

Verschillende reacties wijzen er op dat de loopafstand tussen Leidseplein en de locatie Stadhouderskade tegenover de PC Hooftstraat behoorlijk groot is, waardoor men overlast van taxizoekende bezoekers van de horeca verwacht.

Antwoord: Ook hierom wordt voorgesteld het Leidsebosje-oost aan te wijzen als toekomstige standplaats.

Afsluiting Leidseplein voor taxi's

In een reactie wordt er op gewezen dat het niet toelaten van taxi's op het Leidseplein betekent dat ook gebruik van de trambaan ter plaatse door vergunninghoudende taxichauffeurs moet worden verboden.

Antwoord: Dat is juist, de trambaanonthefving voor taxi's zal niet gelden voor het Leidseplein en omgeving

Hinder voor doorstroming verkeer

In reacties laat men weten bang te zijn voor hinder van het overige verkeer door taxi's die vanuit de standplaats zich invoegen in het verkeer, vaak met een keerbeweging, zonder oog te hebben voor voetgangers en fietsers die passeren.

Antwoord: In de verdere planvorming zal de inpassing van de toekomstige standplaats verder worden uitgewerkt

Halte voor Aanvullend Openbaar Vervoer (Stadsmobiel)

Er wordt gepleit voor een aparte halteplaats voor Aanvullend Openbaar Vervoer ten behoeve van ouderen en gehandicapten op of bij het Leidseplein. Antwoord: In de verdere planvorming zal dit voorstel worden meegewogen. Aantal taxi's op een standplaats Sommige reacties pleiten voor een beperking van het aantal taxi's op een standplaats om de overlast voor omwonenden te beperken, terwijl andere juist pleiten voor veel grotere standplaatsen om het probleem van de buffervorming op te lossen.

Antwoord: het aantal plaatsen op de standplaats wordt beperkt door de aanwezige ruimte. Naar de omvang van de bufferruimte moeten we meer onderzoek doen.

Overlast voor bewoners

Omwonenden zijn bang voor de overlast die standplaatsen nu elders veroorzaken. Dit speelt sterk bij de locatie Stadhouderskade tegenover de PC Hooftstraat. Bewoners van de Vondelstraat zijn bang dat deze straat opnieuw een draairoute wordt, als gekozen wordt voor de locatie Leidsebosje. Antwoord: de voorgestelde standplaats Leidsebosje-oost ligt redelijk ver weg van woningen.

Buffer en rondrijroutes

Veel reacties gaan over de overlast die men verwacht van de wachtende taxi's die zich op de Stadhouderskade zullen gaan ophouden, en op overlast in de achterliggende wijken door rondrijdende taxi's.

Van chauffeurskant wordt gereageerd dat de te realiseren bufferruimte niet groot genoeg kan zijn. Er wordt op gewezen dat in het verleden de hele Stadhouderskadestrook tussen de Museumbrug en het Leidsebosje werd gebruikt als buffer, en men dat graag zou terugzien.

Antwoord: Er moet nader onderzoek worden gedaan naar de systematiek van de taxibuffer en de plek waar deze het beste kan worden gerealiseerd.

Andere locaties voor standplaats en buffer

28 oktober 2009

Toelichting op te nemen besluiten mbt uitgangspunten openbare ruimte Leidsebuurt

Er zijn diverse suggesties gedaan voor andere locaties voor standplaatsen en bufferruimtes. Voor andere standplaatslocaties zijn genoemd:

- Marnixstraat tussen Appeltjesmarkt en Leidseplein (standplaats en buffer in één)
- Een standplaats op de Marnixstraat ter hoogte van hotel Americain
- Een standplaats ter hoogte van het Hirschgebouw
- De Appeltjesmarkt (bij de parkeergarage van Tabak) , verbonden via een pendelbusje met het Leidseplein.

Als bufferlocaties zijn genoemd:

- De Stadhouderskade tussen de Museumbrug en het Leidsebosje
- De Appeltjesmarkt
- De busgarage op het Museumplein
- Een wisselstrook op de Stadhouderskade.

Antwoord: deze locaties worden besproken in hoofdstuk 5 van deze toelichting.

Vervoersbemiddeling culturele instellingen en horeca

Er zijn suggesties gedaan om overleg te gaan voeren met de culturele instellingen en de horecaondernemers over hun mogelijke inbreng bij de taxiproblematiek.

Antwoord: Een overleg zoals hier bedoeld is op 20 augustus 2009 door stadsdeel Centrum en DIVV gevoerd met de culturele instellingen. De conclusie van dit overleg was dat de instellingen een gedeeld belang ervaren bij het oplossen van de taxiproblematiek; door het grote verschil in vraag naar taxi's zien de instellingen echter geen baat om hun krachten te bundelen om de klant te voorzien in de behoefte aan een taxi. De momenten dat er behoefte aan een taxi is verschillen te veel. Uitgaanstijden van de theaters en de horecastroom lopen nogal uiteen. Daarnaast is er een groot verschil in omvang; de vraag naar taxi's bij het uitgaan van theaters is op een bepaald moment heel groot, terwijl dit bij de horeca iets meer gespreid is en bij hotels helemaal.

3 Nota van Uitgangspunten openbare ruimte

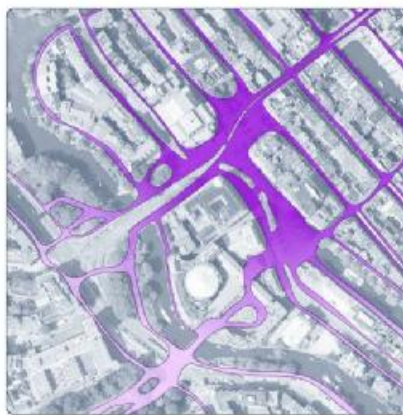
Het Leidseplein is op dit moment vooral een verkeersknooppunt. Twee haltes voor trams, taxistandplaats, autorijbanen, fietsstroken, onduidelijke oversteekplaatsen en enorm veel geparkeerde fietsen maken het plein onoverzichtelijk. Het biedt de voetganger niet een aangenaam verblijfsklimaat. Daar wil het stadsdeel Centrum wat aan doen. Hieronder worden de hoofdlijnen van de Nota van Uitgangspunten openbare ruimte Leidsebuurt uiteengezet.



Afbeelding 3. Het Leidseplein is nu een rommeltje

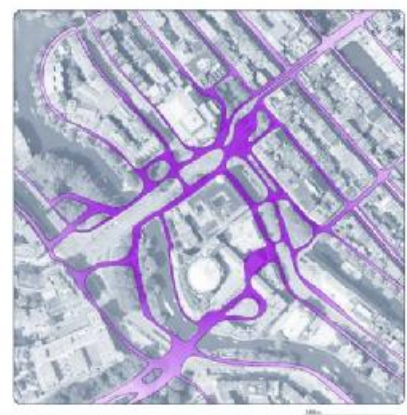
3.1 Voetgangersgebied

Het voetgangersgebied rond het Leidseplein wordt met circa 30% uitgebreid met de Marnixstraat (tussen de Leidsegracht en het Leidseplein) en het Kleine Gartmanplantsoen tussen de gevels. Op onderstaande plaatjes is zichtbaar waar het voetgangersgebied toeneemt



Afbeelding 4A. Omvang voetgangersgebied nieuwe situatie (hoe paarser hoe meer voetgangers).

Bron: UN-studio



Afbeelding 4B. Omvang voetgangersgebied huidige situatie.

Bron: UN-studio

Dit voetgangersgebied wordt zo veel als mogelijk vrijgemaakt van obstakels en kwalitatief hoogwaardig bestraat en ingericht.

Het voetgangersgebied is autovrij, met uitzondering van laden en lossen binnen venstertijden en speciaal vervoer met ontheffing. Er rijden geen taxi's in het voetgangersgebied, tenzij deze een belanghebbendenontheffing hebben. De ontheffing voor tram/busbaan geldt in de toekomst dus niet voor het Leidseplein en Kleine Gartmanplantsoen.

De Leidsebrug wordt hier als autoluw gebied aan toegevoegd. Aan de westzijde van de Leidsbrug blijft een strook voor auto's beschikbaar die vanaf de Leidsekade komen richting de Stadhouderskade.

De particuliere Hirschgarage blijft bereikbaar vanaf de Leidsekade, met een oversteek voor de auto over de Leidsebrug.

De manier waarop het beheer van het voetgangersgebied geregeld gaat worden, evenals het regime voor laden en lossen en de toegankelijkheid voor taxivervoer met ontheffing wordt in de volgende planfase uitgewerkt. De ervaring leert dat de inrichting als voetgangersgebied al een belangrijk autowerend effect heeft; wel zullen aanvullende autowerende maatregelen worden voorgesteld.

3.2 Verplaatsing tramhalte

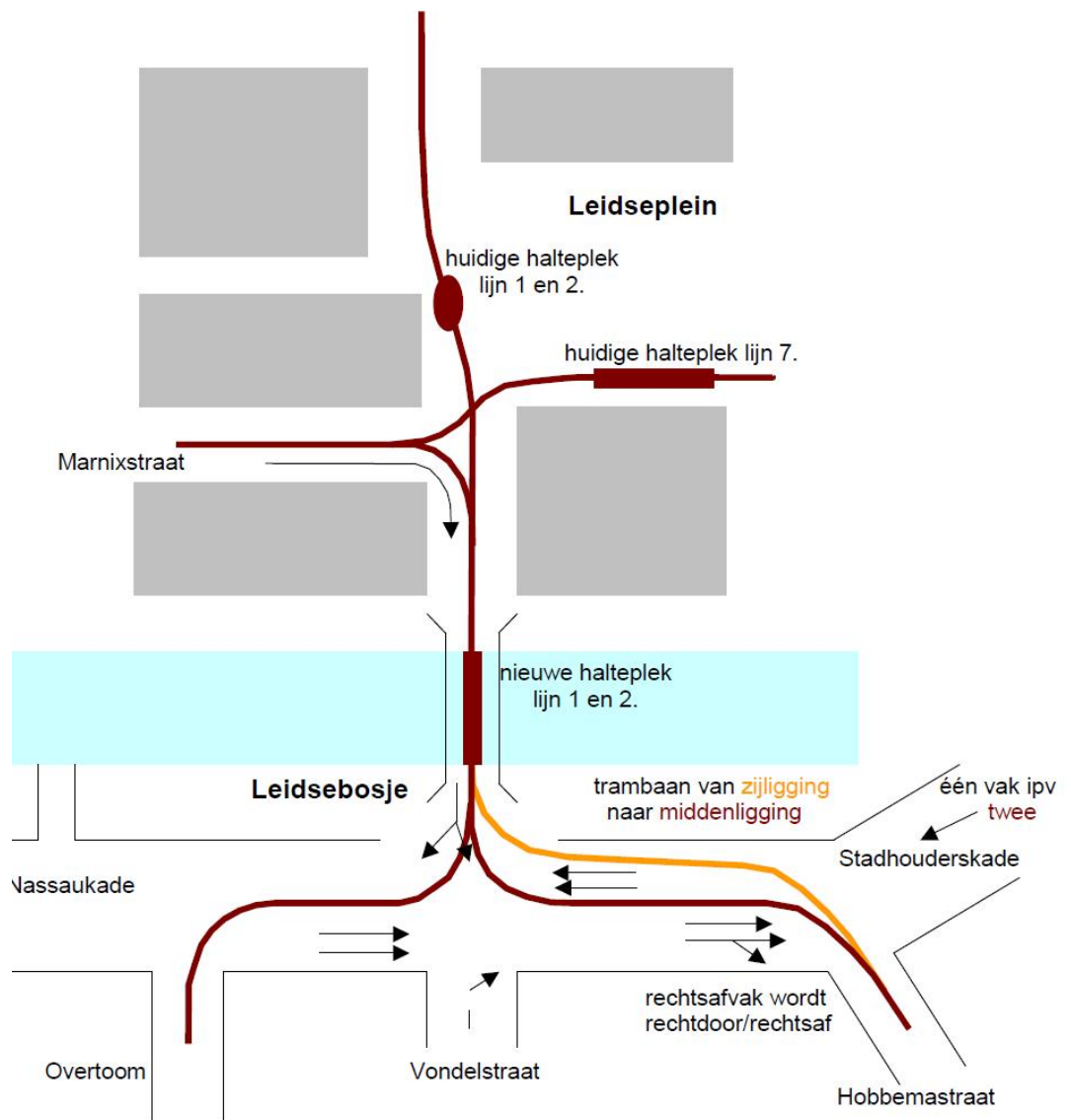
De tramhalte van lijn 1, 2 en 5 wordt circa 150 meter zuidelijk verplaatst van het Leidseplein naar de Leidsebrug. Deze halte krijgt een lengte van ruim 65 meter, waardoor twee trams achter elkaar kunnen halteren. De halte wordt begrensd door de verkeerslichten bij het Leidsebosje en de oversteek voor lokaal verkeer bij de Leidsekade. De bussen in zuidelijke richting halteren op de tramhalte of op een aparte rijstrook die ook gebruikt wordt voor autoverkeer. In noordelijke richting halteren bussen op de tramhalte op de brug. De halte van lijn 7 en 10 op het Kleine Gartmanplantsoen wordt circa 50 meter verschoven naar het oosten.

Uit de verkeerssimulatie van de Dienst Ruimtelijke Ordening komt naar voren dat een gecombineerde halte voor openbaar vervoer leidt tot verliestijd (of langere reistijd) van enkele seconden. Dat geldt voor de huidige situatie (gecombineerde halten van lijn 1, 2 en 5 op het Leidseplein en van de bussen op de Leidsebrug). Dat geldt ook voor de toekomstige situatie (trams 1, 2 en 5 en bussen op de Leidsebrug). DRO heeft deze beide situaties met elkaar vergeleken, gerekend met dezelfde verkeersprognose voor 2015, en de volgende conclusies getrokken:

- bij een halte op de Leidsebrug voor de trams en bussen richting het zuiden is de gemiddelde verliestijd (ten op zichte van de huidige situatie) minimaal: tram 0 seconden, bus 2 seconden. Het komt in de simulatie voor dat een tram eerder klaar is met halteren en er een tram daarvoor staat die nog niet klaar is met halteren, net als in de huidige situatie
- Trams en bussen die het centrum inrijden, halteren in het plan bij dezelfde halte op de Leidsebrug. Als de halte bezet is moet een voertuig wachten tot de

haltering gereed is, hierdoor loopt de gemiddelde verliestijd iets op: tram 4 seconden, bus 1 seconde.

In de Centrale Verkeerscommissie (CVC) hebben GVB en Stadsregio Amsterdam aangegeven hier niet gelukkig mee te zijn. De meerderheid van de CVC gaat hier echter wel mee akkoord in de afweging dat een functioneel en esthetisch goed ingericht plein met een verbetering van de toegankelijkheid voor de tram- en busreiziger (bredere en hogere perrons waardoor de instap wordt verbeterd) voordelen biedt aan de gebruikers van het openbaar vervoer.



Afbeelding 5. principetekening van het verkeersontwerp Stadhouderskade en Leidsebrug

De ReizigersAdvies Raad (RAR) en de Vereniging Reizigers Openbaar Vervoer (Rover) vinden de verplaatsing van de beide haltes geen goed idee. Doordat de loopafstand tussen beide haltes groter wordt (circa 175 meter) vrezen zij dat de aantrekkelijkheid van de overstapmogelijkheid afneemt. RAR en Rover zijn van mening dat de extra overstaptijd in de dienstregeling van de vervoerbedrijven tot uitdrukking moet komen. (Daar staat

echter tegenover dat de combinatie van de bushalte met die van de tramlijnen 1, 2 en 5 leidt tot een verbetering van de overstapmogelijkheid op deze lijnen. . Op verzoek van de Stadsregio Amsterdam wordt onderzoek door middel van tellingen uitgevoerd naar het aantal overstappers van de lijnen 1, 2 en 5 op de lijnen 7 en 10 (en vice versa) en op de bussen (en vice versa).

Daarnaast wijzen RAR en Rover er op dat in de nieuwe situatie trams in noordelijke richting voor de ingang van de Leidsestraat moeten wachten in verband met het enkel spoor in de straat; de wachtende tram vormt dan een obstakel voor de voetganger, net als de halterende trams in de huidige situatie. Dat is natuurlijk waar, maar het wachten voor de Leidsestraat is per tram van kortere duur dan halteren.

RAR en Rover betwijfelen of de gecombineerde halte op de Leidsebrug voldoende capaciteit heeft om toekomstige groei van het openbaar vervoer te kunnen verwerken. Ook wijzen zij er op dat veel toeristen richting Aalsmeer en Schiphol op deze halte op de bus stappen wat veel tijd in beslag neemt. Het simulatieonderzoek toont aan dat in het ontwerp voldoende capaciteit beschikbaar is. De halte in zuidelijke richting kan tweezijdig worden gebruikt, zodat er voldoende ruimte is voor zowel trams als bussen.

3.3 Herinrichting Stadhouderskade tussen Overtoom en Hobbemastraat

Het deel van de Stadhouderskade tussen Hobbemastraat en Overtoom is bij het plangebied getrokken. Dit omdat de huidige tram in zijligging op de Stadhouderskade de nieuw geprojecteerde tram-/bushalte op de Leidsebrug doorsneed. Het aanleggen van een halte met voldoende opstelruimte was hierdoor niet mogelijk. Door het verleggen van de trambaan in zijligging naar middenligging is het mogelijk een volwaardige halte te maken op de Leidsebrug voor het Openbaar Vervoer.

Bijkomend voordeel is, dat de rijstrook- en vakindeling op dit deel van de Stadhouderskade direct aangepast kan worden wat een gunstig effect heeft op de doorstroming van het autoverkeer. In de huidige situatie is in de spitsen sprake van filevorming op dit deel van de Stadhouderskade.

Hiermee moet ook de verkeerslichtenstructuur veranderen. Nieuwe regelingen met absolute prioriteit voor het openbaar vervoer laten zien dat voor de bus richting stad-uit en tram richting stad-in enige vertraging optreedt als gevolg van de nieuwe verkeerslichtenregeling (4 seconden) in vergelijking met de huidige situatie. Daar staat tegenover dat de bus richting stad-in en de tram richting stad-uit iets sneller worden (ook 4 seconden).

Autoverkeer uit oostelijke en westelijke richting kan vanaf de Stadhouderskade niet meer afslaan richting Leidsplein. Het autoverkeer vanaf de Overtoom over de Stadhouderskade richting het Rijksmuseum kan in het nieuwe ontwerp beter doorstromen dan in de huidige situatie. Dit komt door een extra rijstrook bij de Hobbemastraat in oostelijke richting (ten koste van een rijstrook in westelijke richting). De gemiddelde snelheid voor verkeer richting oosten komt hier overeen met de snelheid volgens de kwaliteitseisen hoofdnet auto; met het huidige profiel wordt dat niet gehaald.

De doorstroming van het autoverkeer vanaf het Rijksmuseum naar de Overtoom blijft in het nieuwe ontwerp gelijk aan de huidige situatie.



Afbeelding 6. De herinrichting van de stadhouderskade is ook betrokken bij het plan.

De kruispunten bij het Rijksmuseum (Stadhouderskade / Museumbrug en Stadhouderskade / Hobbemakade) worden zwaarder belast. De verkeerslichtenregelingen moeten hier worden geoptimaliseerd om wachtrijen te voorkomen². De huidige wegindeling van de Stadhouderskade bij het Rijksmuseum blijft ongewijzigd.

3.4 Taxistandplaats

Om het Leidseplein en Kleine Gartmanplantsoen te kunnen herinrichten tot voetgangersgebied, moet de taxistandplaats worden verplaatst naar een locatie buiten het voetgangersgebied. Gezien de discussie over een goede locatie voor een nieuwe standplaats en de complexiteit van de taxiproblematiek in de stad wordt op dit moment nog niet een keuze gemaakt. In hoofdstuk 5 wordt hier verder op ingegaan.

De feitelijke verplaatsing van de huidige standplaats wordt gekoppeld aan een separaat bestuurlijk besluit over de nieuwe standplaatslocatie, dat wordt genomen na de vaststelling van de Nota van Uitgangspunten.

3.5 Ondergrondse fietsenstalling

Eén van de uitgangspunten is dat er een ondergrondse fietsenstalling onder het Leidseplein (Kleine Gartmanplantsoen) zal worden gerealiseerd. Hiervoor is door DIVV een Nota van Uitgangspunten opgesteld. Deze wordt nader toegelicht in hoofdstuk 4.

² De dienst IVV heeft in het verleden een verzoek gekregen om op de rijbaan van de Stadhouderskade in oostelijke richting, een linksafvak bij het Rijksmuseum (richting Spiegelgracht) toe te voegen. Een dergelijk verzoek kan niet worden gehonoreerd, omdat de kruising dan niet meer regelbaar is. Stadsdeel Centrum heeft aangegeven geen behoefte te hebben aan een linksafbeweging bij het Rijksmuseum.

4 Nota van Uitgangspunten Fietsenstalling

In 2007 heeft de gemeenteraad het 'Beleidskader fietsparkeren bij publiektrekkende bestemmingen' en het Meerjarenbeleidsplan Fiets 2007-2010 vastgesteld. Hierin is de ambitie uitgesproken een netwerk van kwalitatief hoogwaardige bewaakte stallingen te realiseren die goed gebruikt worden tegen zo laag mogelijke kosten. Eén van de doelstellingen van het vastgestelde beleid is het gebruik van de fiets te stimuleren door fietsparkeerproblemen op te lossen, waaronder die op het Leidseplein.

Midden 2008 hebben de wethouder voor Verkeer, Vervoer en Infrastructuur en de portefeuillehouder Openbare Ruimte van stadsdeel Centrum samen uitgesproken een stalling onder het Leidseplein/Kleine-Gartmanplantsoen te willen realiseren. De Nota van Uitgangspunten Fietsenstalling beschrijft de uitgangspunten voor het ontwerp en de realisatie.



Afbeelding 7. Fietsen op het Leidseplein

4.1 2.700 plaatsen in de ondergrondse stalling

De ondergrondse stalling zal een omvang hebben van 2.700 plaatsen. Trekker van deze stalling is DIVV, zowel voor de realisatie als het toekomstige beheer. DIVV zal hiervoor de benodigde (stedelijke) middelen aanvragen. Aanvankelijk werd gestreefd naar 4.000 ondergrondse stallingplaatsen over twee locaties. De daarvoor benodigde middelen (ca. € 26 miljoen) zijn echter niet beschikbaar.³

³ Bij een stalling voor 4000 fietsen of meer zou de ondergrondse Lijnbaansgracht moeten worden verlegd. Dat maakt een dergelijke stalling erg kostbaar.

Gezien de hoge kosten in combinatie met de huidige financiële situatie is het voorstel dan ook uit te gaan van een kleinere stalling (2.700 fietsen, € 17,6 miljoen) dan de geprognosticeerde behoefte waardoor de dure ingreep van het verplaatsen van het ondergrondse deel van de Lijnbaangracht voorkomen wordt. Na realisatie bepalen stadsdeel Centrum en de Centrale Stad gezamenlijk op basis van de werkelijke bezetting of er meer capaciteit noodzakelijk is en hoe dit wordt gerealiseerd. Mogelijke aanvullende locatie is het Raamplein.

De inrichting van de stalling krijgt een hoge kwaliteit en is zeer gebruiksvriendelijk. Mensen ervaren het stallen als snel, uitnodigend, comfortabel, prettig en veilig. De stalling krijgt meerdere in- en uitgangen om het gebruiksgemak zo groot mogelijk te maken.

4.2 2.100 plaatsen op het maaiveld

Er wordt in de Leidsebuurt een totale behoefte geraamd van circa 5.300 plaatsen op uitgaansavonden in 2020. Daarvoor worden er 2.700 stallingsplekken op een centrale plaats ondergronds gerealiseerd in een bewaakte stalling. Hiernaast zullen (voorlopig) circa 2.100 plaatsen door het stadsdeel Centrum bovengronds moeten worden gerealiseerd, verdeeld over kortparkeerplaatsen rond het Leidseplein en fietsparkeerplaatsen in de omliggende woonstraten, kaden en grachten. In totaal worden er 500 plekken minder gerealiseerd dan de behoeftegeraming aangeeft. Indien in de praktijk daadwerkelijk een tekort is aan fietsparkeerplaatsen op het maaiveld, bepalen de Centrale Stad en stadsdeel Centrum gezamenlijk op welke manier meer stallingruimte gerealiseerd kan worden. Als mogelijk aanvullende locatie geldt het Raamplein.

4.3 Handhaving parkeerduur en fietsparkeerverbod

Voorwaarde voor een goed gebruik van de ondergrondse stalling is een actief handhaven van een juist gebruik van de vastgestelde fietsparkeerplaatsen op het maaiveld. Voorkomen moet worden dat buiten de vastgestelde parkeerplaatsen op het maaiveld nog fietsen worden geparkeerd. Daartoe worden de juridische mogelijkheden voor een fietsparkeerverbod stadsbreed en dan ook voor het Leidseplein en omgeving verkend. DIVV bereidt in samenwerking met stadsdelen de benodigde wijziging op de APV voor. Naar verwachting wordt er eind oktober 2009 door de Gemeenteraad een besluit over de wijziging van de APV genomen.

4.4 Kosten

De kosten voor een ondergrondse stalling voor 2.700 fietsen worden geraamd op 17,6 miljoen euro. Voor bijna 2,7 miljoen euro wordt subsidie van de Stadsregio Amsterdam verwacht. In het Meerjaren Werk- en Investeringsprogramma (MWP) van DIVV is 14 miljoen gereserveerd voor de Leidsepleinstalling. Voor 0,9 miljoen euro is nog geen dekking. DIVV is met de Stadsregio in overleg over een hogere bijdrage. Per fietsstallingsplaats kost de stalling € 6.500, het dubbele van het normbedrag in het beleidskader fietsparkeren van € 3.300. Deze kosten zijn hoog omdat de normbedragen uitgaan van een inpandige stalling en niet van een ondergrondse stalling. In de kostenraming is rekening gehouden met extra maatregelen om het Leidseplein leefbaar te houden en om de tramsporen om te leggen.

5 Taxi

5.1 Huidige problemen

De taxistandplaats op het Leidseplein geeft op dit moment een groot aantal problemen:

- de standplaats vormt een grote barrière voor voetgangers
- op de kruising naar de Marnixstraat ontstaan vaak onoverzichtelijke situaties
- taxi's die willen aansluiten op de standplaats blokkeren de trambaan
- taxichauffeurs claxonneren 's nachts veelvuldig, waardoor zij veel overlast veroorzaken
- vanaf de Stadhouderskade rijden de taxi's 's avonds en 's nachts stapvoets, waardoor er een langgerekte standplaats⁴ vanaf de Stadhouderskade ontstaat
- De chauffeurs van met name deze standplaats zoeken klanten van hotels in de Tesselschade- en Vondelstraat (stadsdeel Oud West), wat in deze straten leidt tot overlast voor hotelgasten en bewoners.



Afbeelding 8. Taxistandplaats Leidseplein

Een nieuwe locatie voor de taxistandplaats lost niet alle problemen op. Het taxiwezen moet naar een gezonde situatie toe. Het experiment bij het Centraal Station heeft nog niet tot veel verbetering geleid. Hier is nu een nieuwe aanpak met extra inzet van handhavers. Na het incident op het Leidseplein (juli 2009) moest actie worden ondernomen en zijn meer politie en toezichthouders ingezet. Dat werkt redelijk binnen een beperkt kader, maar blijft een lapmiddel en vormt geen permanente oplossing. De stad en de taxibranche moeten toe naar een situatie waar iedereen zijn werk goed kan uitvoeren. De verantwoordelijkheid voor het taxibeleid ligt op dit moment bij het rijk. De staatssecretaris voor Verkeer en Waterstaat heeft aangegeven de taxiwet te willen wijzigen. De gemeente Amsterdam wil dat steden meer zelf kunnen regelen. Er moet worden toegewerkt naar een situatie waarin sprake is van zelfregulatie door de branche, in plaats van controle door de gemeente. Op dit moment verdrijven de slechte chauffeurs de goede, en dat moet andersom.

⁴ De wachrij van taxi's die de standplaats op willen rijden, wordt taxibuffer genoemd.

Stadsdeel Centrum en de Centrale Stad zijn er van overtuigd dat, om van het Leidseplein iets moois te kunnen maken, de taxi's van het plein af moeten. Een taxistandplaats brengt immers autoverkeer (=taxiverkeer) met zich mee, en dat willen we niet op het nieuwe plein. Vervangende locaties moeten dus verderop worden gezocht. In de inspraak genoemde locaties als bij het Hirschgebouw of het Nieuwe de la Mar liggen binnen het voetgangersgebied en tasten het wezen van het plan, een autovrij Leidseplein, aan. Gebruikers van de taxi moeten dus iets verder lopen.

5.2 Vergelijking van locaties

In het verkeerskundig onderzoek van UN-studio in 2007 is een eerste onderzoek gedaan naar mogelijk alternatieve locaties ter vervanging van de huidige standplaats. Deze locaties zijn beoordeeld op de volgende aspecten:

- Niet in directe nabijheid van woningen
- Zichtbaarheid vanaf het Leidseplein
- Nabijheid van het Leidseplein
- Aan- en afrijden zoveel mogelijk via hoofdnet auto om overlast in woongebieden te voorkomen
- Geen verstoring doorstroming openbaar vervoer
- Inpasbaar in de openbare ruimte en de beleving van openbaar groen niet beperken
- Verkeersveilig voor andere weggebruikers

De beoordeling heeft plaatsgevonden door bezoek ter plaatse, opmeting vanaf de kaart, constateren of taxi's de trambaan of fiets- en voetpaden moeten kruisen en de afstand tot hoofdnet auto te bepalen. Voor de locaties aan de Stadhouderskade is aanvullend verkeerskundig onderzoek gedaan. De resultaten zijn in tabelletjes opgenomen met een + (positieve beoordeling), - (negatieve beoordeling) of o (neutraal: niet goed, maar ook niet slecht)

In 2007 zijn de volgende locaties onderzocht:

1. Kleine Gartmanplantsoen-oost
2. Raamplein
3. Prinsengracht
4. Zieseniskade
5. Leidsekade
6. Leidsebosje –west.



Deze locaties zijn beoordeeld op de genoemde aspecten, waarvan het volgende overzicht is gemaakt.

Criterium	KGpl	Rp	Pg	Zk	Lk	Lb
Niet nabij woningen	-	-	-	-	-	+
Zichtbaarheid vanaf Leidseplein	+	-	-	+	+	+
Nabijheid Leidseplein	+	-	-	+	+	+
Bereikbaarheid vanaf hoofdnet auto	-	-	-	-	-	+
Geen verstoring openbaar vervoer	-	-	+	+	+	+
Geen beperking beleving openbare ruimte / groen	-	+	-	-	-	-
Verkeersveilig	-	-	+	+	+	0

KGpl = Kleine Gartmanplantsoen
PG = Prinsengracht
Lk = Leidsekade

RP = Raamplein
Zk = Ziesenskade
Lb = Leidsebosje (west)

Uit deze weging is het Leidsebosje-west aan de Stadhouderskade als meest gunstige naar voren gekomen. Door stadsdeel Oud West is hier tegen bezwaar gemaakt omdat taxi's in het groen zouden komen te staan, waar de groenbeleving van het plantsoen sterk onder te lijden zou hebben.

In overleg tussen de portefeuillehouders Verkeer en Openbare Ruimte van de stadsdelen Centrum en Oud West en wethouder Verkeer van de Centrale Stad is vervolgens besloten voor de inspraak drie mogelijke locaties voor te leggen aan de Stadhouderskade, omdat deze locaties iets verder van woningen afliggen dan de bovengenoemde en de doorstroming van verkeer op het hoofdnet beter kan worden gehandhaafd dan in de woongebieden. Deze drie locaties zijn: het Leidsebosje-west, het Leidsbosje-oost (tussen Zandpad en Hobbemastraat, ter plaatse van de huidige trambaan die in het verkeersontwerp zal worden verplaatst naar de middenligging) en de Stadhouderskade tegenover de PC Hoofdstraat. Deze locaties zijn beoordeeld op de bovenstaande aspecten, met uitzondering van de nabijheid van het hoofdnet auto, omdat alle drie de locaties hieraan voldoen. Ook zijn er enkele nieuwe aan toegevoegd, te weten:

- Afsluitbaarheid van de standplaats met een pasjessysteem. Als de standplaats vol is (meting met detectielussen) wordt dit gemeld bij de slagboom en wordt aan taxichauffeurs geen toegang verleend
- Mogelijkheid om een (geen hinder veroorzakende) buffer voor aankomende taxi's te vormen
- Voorkomen van voordringen door aankomende taxi's

Aangezien de drie locaties alle aan het hoofdnet auto liggen, is dit aspect niet gewogen. De weging van deze drie locaties is al volgt geweest:

Criterium	Lb-w	Lb-o	PCH
Zichtbaarheid vanaf Leidseplein	+	0	-
Nabijheid Leidseplein	+	0	-
Geen verstoring openbaar vervoer	+	-	+
Verkeersveilig	0	0	-
Afsluitbaarheid met slagboom	+	+	+
Taxi-buffer	+	-	-
Niet voordringen	+	+	+
Behoud van groen en groenbeleving	-	+	-

Geen overlast bewoners	+	o	-
------------------------	---	---	---

Lb-w = Leidsebosje-west / Lb-o = Leidsebosje-oost ts. Zandpad en Hobbemastraat / PCH = Stadhouderskade t.o. PC Hoofdstraat

Uit de inspraak is naar voren gekomen dat van de drie genoemde locaties de meeste bezwaren bestaan tegen de locatie Stadhouderskade tegenover de PC Hoofdstraat. Omdat hier 14 bomen moeten worden gekapt en het onlangs aangelegde Sinfelgrachtprofiel verloren gaat. Bovendien vindt men de afstand tot het plein te groot en verwacht men overlast van taxizoekende Leidsepleinbezoekers. Taxichauffeurs maken tegen deze locatie bezwaar omdat ze hier niet mogen keren op de Stadhouderskade.

5.3 Suggesties vanuit inspraak

Tijdens de inspraak zijn er diverse suggesties gedaan voor andere locaties voor standplaatsen. Voor andere standplaatslocaties zijn genoemd:

- Marnixstraat tussen de Appeltjesmarkt en het Leidseplein, (standplaats en buffer in één
- Marnixstraat ter hoogte van hotel Americain
- Voor het Hirschgebouw
- De Appeltjesmarkt (bij de parkeergarage van Tabak) , verbonden via een pendelbusje met het Leidseplein.

Als mogelijke bufferlocaties zijn genoemd:

- De Stadhouderskade tussen Museumbrug en Leidsebosje
- De Appeltjesmarkt
- De busgarage op het Museumplein
- De verlegde trambaan
- Een wisselstrook op de Stadhouderskade
- Een beoordeling van deze locaties voor een taxistandplaats volgt hieronder.

5.3.1 Suggesties standplaats

Marnixstraat tussen Appeltjesmarkt en Leidseplein

De Marnixstraat tussen Appeltjesmarkt en Leidseplein kan worden beschouwd in drie delen:

- tussen Appeltjesmarkt en Passerdersstraat
- tussen Passeerdersstraat en Leidsegracht
- tussen Leidsegracht en Leidseplein.

De Marnixstraat tussen de Leidsegracht en het Leidseplein maakt deel uit van het voetgangersgebied en is om die reden niet geschikt voor een taxistandplaats. Bovendien is de straat hier te smal voor een standplaats: er zijn hier drie trucdocks voor de theaters, een laad- en losplaats op straat voor hotel Americain, trams en fietsen, en de grote stroom voetgangers met name als de theaters leeglopen.

De Marnixstraat tussen Passeerdersstraat en Leidsegracht heeft een smal profiel: trottoir, fietsstrook, enkele rijbaan, vrijliggende dubbele trambaan, fietsstrook en trottoir. Hier is geen ruimte om een taxistandplaats in te richten.

28 oktober 2009

Toelichting op te nemen besluiten mbt uitgangspunten openbare ruimte Leidsebuurt



Afbeelding 10. Marnixstraat tussen Leidsegracht en Passerdersstraat

De Marnixstraat tussen Appeltjesmarkt en Passerdersstraat heeft het profiel: trottoir, parkeerstrook, fietsstrook, rijbaan, vrijliggende dubbele trambaan, fietsstrook en trottoir. De parkeerstrook (voor het hoofdbureau van politie en het woonzorgcentrum Bernardus) is te smal om in te richten als taxistandplaats. Voor het overige biedt dit profiel geen ruimte voor een standplaatslocatie.



Afbeelding 11. Marnixstraat tussen Passerdersstraat en Elandsgracht

Aan de overzijde van de Marnixstraat ligt het Raamplein, dat bij een eerdere beoordeling als mogelijk locatie is vervallen.

28 oktober 2009

Toelichting op te nemen besluiten mbt uitgangspunten openbare ruimte Leidsebuurt



Afbeelding 12. Marnixstraat met aan de rechterzijde het Raamplein

Ter hoogte van het Hirschgebouw

Het Hirschgebouw ligt in het voetgangersgebied en bovendien vlak bij de huidige standplaats. Een locatie bij dit gebouw is om die reden niet geschikt voor een taxistandplaats.

Appeltjesmarkt

Op de Appeltjesmarkt kan ruimte worden gevonden voor een taxistandplaats. De afstand tot het Leidseplein is echter groot (750 meter), waardoor de kans klein is dat deze door bezoekers van het Leidseplein zal worden gebruikt. Het is denkbaar deze vanaf het Leidseplein bereikbaar te maken met een pendelbusje. Uitgaanspubliek kan echter voor ordeproblemen zorgen bij het wachten en het rijden in de pendelbus. Hiervoor zou dan extra toezicht moeten zijn bij de opstapplaats, in de pendelbus en op de standplaats. Om die reden wordt de Appeltjesmarkt niet geadviseerd als alternatieve locatie voor een standplaats; wel is deze locatie denkbaar als buffer voor wachtende taxi's. In de bijlage is een (technische) tekening opgenomen van de Appeltjesmarkt en de routing van een pendelbusje.



Afbeelding 13. Busstation Marnixstraat, ook Appeltjesmarkt genoemd

De conclusie van de beoordeling van de locaties die in de inspraak zijn genoemd, is dat deze als mogelijke standplaats voor taxi's niet geschikt zijn.

5.3.2 suggesties bufferlocatie

Een bufferplaats voor taxi's is een rij van wachtende taxi's die de standplaats op willen rijden. Klanten kunnen hier niet instappen. Zo'n bufferplaats werkt alleen goed, als chauffeurs bereid zijn zich achteraan in de rij aan te sluiten en de voorste de buffer verlaat om op een vrijgekomen plaats op de standplaats aan te sluiten. In de huidige situatie wordt de buffer gevormd door taxi's die op de rijbaan gaan staan tot aan de inrit van de standplaats en daarmee de rijweg en zelfs de trambaan blokkeren. Het is, onder de huidige en ook toekomstige regelgeving, onzeker of regulering van een buffer door de gemeente mogelijk is. Als een bufferruimte gereguleerd kan worden, zijn de volgende suggesties gedaan voor locaties.

Stadhouderskade tussen Museumbrug en Leidsebosje

Chauffeurs hebben er op gewezen dat de hele strook langs de Stadhouderskade in het verleden beschikbaar was als bufferstrook voor taxi's. We hebben deze mogelijkheid verkend en op tekening uitgewerkt (bijlage). Uitgangspunt daarbij moet zijn, dat voor de taxibuffer geen bomen worden gekapt. Waarschijnlijk moet het fietspad langs de Stadhouderskade achter de bomen worden gelegd.

Appeltjesmarkt

De Appeltjesmarkt biedt ruimte voor een taxibuffer. Chauffeurs hebben geen zicht op de standplaats en kunnen dus niet zien dat er een plaats vrijkomt. Dit kan met behulp van techniek (signalering) worden opgelost. De rijtijd naar de standplaats is echter vrij groot, zodat de chauffeur het risico loopt dat een concurrent de plek heeft ingenomen.

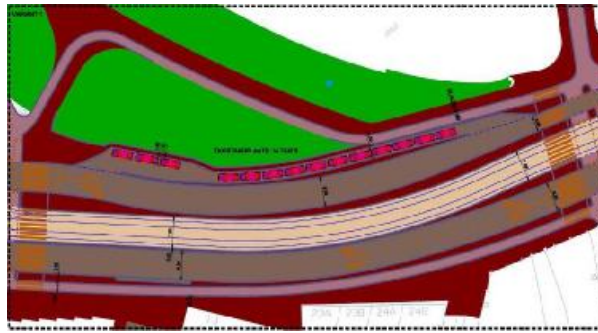
Busgarage onder het Museumplein

De busgarage onder het Museumplein staat volgens insprekers grotendeels leeg, dus zou deze kunnen worden gebruikt als taxibuffer. Hiervoor gelden dezelfde argumenten als voor de Appeltjesmarkt.

Uit een verkenning van DIVV blijkt echter dat deze garage in vakantieperiodes druk gebruikt wordt door touringcars, waardoor deze niet continu beschikbaar is voor ander gebruik. Daarmee is deze locatie als buffer niet geschikt.

Wisselstrook Stadhouderskade

De Stadhouderskade tussen Leidsbrug en Hobbemastraat is in het nieuwe ontwerp vier rijstroken breed (twee rijstroken richting oost en twee rijstroken richting west) en twee vrije trambanen. In de nacht rijden geen trams, en autoverkeer heeft in de nacht waarschijnlijk genoeg aan één rijbaan oost en één rijbaan west. Kan deze ruimte in de nacht (tussen 01:00 en 05:30) als wisselruimte worden ingericht voor een taxibuffer? Zondermeer een interessante gedachte. Hiervoor moet verkeersonderzoek worden gedaan: wat zijn de nachtelijke verkeersintensiteiten, kan doorgaand verkeer in de nacht op twee keer één rijstrook worden verwerkt, inclusief de nachtbussen? Zo ja, kan dan een inrichting voor een taxibuffer worden ontworpen die om 01:00 wordt ingesteld en om 05:30 weer wordt opgeheven? Dit willen we graag gaan uitzoeken.



Afbeelding 14. Suggestie voor een mogelijke standplaats met ruimte voor wisselstrook op de Stadhouderskade

De conclusie van de beoordeling van de locaties die in de inspraak zijn genoemd als mogelijkheid voor een taxibuffer, is dat deze alle de moeite waard zijn om nader te onderzoeken.

5.4 Uitwerking locaties taxistandplaats

Het uitgangspunt is dat de taxistandplaats van het Leidseplein wordt verplaatst naar een locatie buiten het voetgangersgebied. Maar er moet dan wel een andere locatie voor een standplaats zijn, met een bijhorende buffer. Een aanvullend uitgangspunt is dus dat er geen verplaatsing optreedt zonder een vervangende locatie.

Op basis van het onderzoek naar mogelijke locaties voor een taxistandplaats in 2007 zijn drie locaties aan de Stadhouderskade, zijnde onderdeel van het hoofdnet auto, in de inspraak gebracht:

- Leidsebosje-west
- Leidsebosje-oost
- Stadhouderskade tegenover de PC Hoofdstraat

Hoewel tegen alle drie locaties tijdens de inspraak bezwaren zijn ingebracht, betroffen deze toch vooral de locatie Stadhouderskade tegenover de PC Hoofdstraat.

Realisering van de locatie zou de kap van 14 bomen en het verloren gaan van het Singelgrachtprofiel betekenen. Dit leidde tijdens de inspraak tot vele boze reacties. Wij stellen voor deze locatie niet verder uit te werken.

Stadsdeel Oud-West heeft aangegeven dat het Leidse Bosje-west voor dit stadsdeel onbespreekbaar is.

De locatie Leidse Bosje oost is voor dit stadsdeel denkbaar, mits het geen aantasting van de bomen betreft.

Daarom wordt voorgesteld de nieuwe taxistandplaats in te richten ter plaatse van de huidige tramrails bij het Leidse Bosje oost. Voorwaarde daarbij is dat de bestaande bomen behouden blijven en de groenbeleving wordt versterkt..

Deze locatie zal op een aantal aspecten verder worden uitgewerkt:

- de inpassing van de standplaats in het verkeersontwerp voor de Stadhouderskade
- met antwoord op de vraag hoe het groen worden versterkt. (De huidige trambaan in het gras verschuift naar de rijbaan, de taxistandplaats komt daarvoor in de plaats en met een slimme maatvoering moet het groen maximaal worden ontzien)

- op welke manier kan het gedrag van de chauffeurs op de standplaats worden gereguleerd.

Deze uitwerking zal in de volgende fase van het maaiveldontwerp worden gemaakt op initiatief van stadsdeel Centrum, maar uitdrukkelijk samen met stadsdeel Oud West en de centrale stad .

5.5 Onderzoek reguleerbaarheid buffer

In de inspraakperiode is naar voren gebracht dat een ruimtelijke inpassing van een taxibuffer bepalend is voor het succes van een standplaats. Een buffer is een wachtrij van taxi's, waar de klant niet mag instappen, om de standplaats te kunnen oprijden.

Voorgesteld wordt de mogelijkheden te onderzoeken om op de Appeltjesmarkt een grote taxibuffer in te richten ter voeding van de bovengenoemde standplaats op de Stadhouderskade. Hier zal een technische oplossing gemaakt moeten worden, die ervoor zorgt dat op drukke momenten alleen taxi's vanuit de bufferlocatie de standplaats op kunnen rijden.

Deze taxibuffer moeten nader worden uitgewerkt. Er moeten ondermeer verkeerstellingen worden gedaan, en de systematiek van de taxibuffer moet worden uitgewerkt. Naar het bufferen van taxi's is nog weinig onderzoek gedaan.

Dit onderzoek zal door stadsdeel Centrum worden uitgevoerd , in nadrukkelijke samenwerking met de centrale stad en in goed overleg met de stadsdelen Oud West en Oud Zuid.

Bijlage 1

Verkeerssimulatie Leidsebuurt 2015

Dienst Ruimtelijke Ordening Amsterdam
17 maart 2009
Sjoerd Linders

Bijlage 2

Tekeningen

1. Leidsebrug en omgeving; bestaande situatie
2. Leidsebrug en omgeving; nieuwe situatie
3. Taxistandplaats in Leidsebosje Oost
4. Situatie busstation Marnixstraat (Appeltjesmarkt)