

Bezoekadres
Stadhuis, Amstel 1
1011 PN Amsterdam



Gemeente Amsterdam

Postbus 202
1000 AE Amsterdam

Wethouder J.H. Gerson
Portefeuille Verkeer, Vervoer en Infrastructuur (incl. Noord/Zuidlijn),
Volkshuisvesting, Monumenten.

Retouradres: B&W, Postbus 202, 1000 AE Amsterdam

www.amsterdam.nl

Raadscommissie Verkeer, Vervoer, en
Infrastructuur, Volkshuisvesting en
Monumenten

Datum

DIVV
20 JAN 2010

Ons kenmerk 2010000461
Behandeld door T.Witte
Telefoonnummer 020 556 5219
Faxnummer 020 556 5704
E-mail t.witte@ivv.amsterdam.nl

Bijlage

Onderwerp Herinrichting Leidsebuurt: beantwoording vragen uit eerste termijn op 13 januari '10

Geachte leden van de raadscommissie,

In de commissievergadering van 13 januari kwam de herinrichting van de Leidsebuurt aan de orde. Er was ruimte voor insprekers en voor uw eerste reactie, maar door tijdgebrek helaas niet voor de daadwerkelijke bespreking. Met de bespreking gaan wij verder in een tweede termijn op 3 februari 2010.

Ik heb aangekondigd om de vragen die gesteld zijn bij de eerste termijn schriftelijk te beantwoorden. In deze brief ga ik in op de vragen met betrekking tot de fietsenstalling, de verplaatsing van de taxistandplaats, het onderzoek naar een bufferlocatie en de verplaatsing van de tramhaltes:

Fiets

▪ **In hoeverre bevat de fietsenstalling voldoende capaciteit voor de behoefte in de Leidsebuurt?**

In opdracht van IVV heeft adviesbureau SOAB de benodigde stallingscapaciteit bepaald. SOAB komt tot een behoefte van 5300 fietsparkeerplaatsen voor de gehele Leidsebuurt in 2020. Dit getal betreft de benodigde capaciteit op de drukste uren en is gebaseerd op tellingen, aangevuld met een prognose voor de toekomstige behoefte. Dit ten gevolge van de komst van nieuwe voorzieningen en een algemene mobiliteitsgroei. Op de drukste momenten in 2009 waren er tussen de 4000 en 4400 fietsen gestald in de hele Leidsebuurt.



Eén grote centrale stalling voor de gehele Leidsebuurt is niet wenselijk, omdat voor bezoekers van de verderop gelegen delen van de Leidsebuurt de centrale stalling dan te ver weg is. In het gemeentelijk Programma van Eisen wordt uitgegaan van een maximale loopafstand van 100 meter. Binnen deze straal vanaf het Leidseplein zijn 1350 fietsen en 100 scooters/bakfietsen geteld (vrijdagnacht). 100 meter vanuit 1 punt is echter een redelijk conservatief uitgangspunt, omdat de stalling twee in- en uitgangen krijgt, 24 uur per dag open is en aantrekkelijk vormgegeven wordt. Binnen 200 meter van de stalling stonden op vrijdag- en de zaterdagochtend 2.000 fietsen en bijna 200 scooters/bakfietsen geparkeerd.

Naast een stalling voor 2700 fietsen worden in de Leidsebuurt 2100 fietsparkeerplekken aangelegd op maaiveld, ook voor kort parkeren. Het idee is om 500 hiervan in de toekomst op het Raamplein te realiseren, om de vraag naar fietsparkeerplaatsen in het westelijk deel van de Leidsebuurt (Melkweg en omgeving) te faciliteren. De overige maaiveldplekken komen elders in de Leidsebuurt op afstand van de centrale stalling. De locaties worden in het maaiveldontwerp uitgewerkt. Na de herinrichting zal worden bekeken hoe de vraag naar fietsparkeerplaatsen in de Leidsebuurt zich ontwikkelt en of de voorspelde groei van het fietsgebruik zich voordoet. Op termijn kan gekeken worden naar het vergroten van de stallingcapaciteit, bijvoorbeeld door te intensiveren op het Raamplein.

▪ **Hoe wordt voorkomen dat op het Leidseplein toch fietsen buiten de voorzieningen worden gestald?**

De fietsenstalling en de ontsluiting worden van hoge kwaliteit en zullen aantrekkelijk worden vormgegeven, zodat fietsers verleid worden om als bijna vanzelf de stalling te gebruiken. Om daadwerkelijk een stalling met hoge kwaliteit te ontwerpen worden de fietsenstalling en het maaiveld dan ook integraal ontworpen. Ook zal gebruik worden gemaakt van de ervaring van goede voorbeelden, zoals het Stadsbalkon in Groningen.

Daarnaast gaat stadsdeel Centrum actief handhaven op het juist gebruik van de kort parkeerplaatsen en op het naleven van het fietsparkeerverbod op het plein. Stadsdeel Centrum wil dit instellen, waarbij wel onderbouwd moet worden dat verkeerd geparkeerde fietsen voor hinder of onveilige situaties zorgen en dat er een alternatief aanwezig is. Er zullen dus pas fietsen worden weggehaald als er voldoende legale stallingsruimte is.

▪ **Hoe kan het dat de ondergrondse fietsenstalling zo duur is, ook in vergelijking met andere stallingen?**

Een fietsenstalling voor 2700 plekken wordt door het Ingenieursbureau van de Gemeente Amsterdam geraamd op 17,6 mln. Dit is per stallingsplek bijna twee keer zo veel als de norm uit het Beleidskader Fietsparkeren. Deze hoge kosten hebben te maken met:

- de slappe bodem, waardoor er diep in de grond gebouwd moet worden.
- een trillingsvrije en geluidsarme aanleg. Op deze manier wordt geluidsoverlast tijdens de bouw voor omwonenden en hoeft er niet geheid te worden.

- de tijdelijke maatregelen tijdens de bouw, zoals het verleggen van de tramrails, om te zorgen dat de openbaar vervoersbewegingen door kunnen gaan.
- de diepe ligging: de stalling op het Leidseplein ligt geheel ondergronds en niet half verdiept (zoals in Groningen).
- de complexe uitvoering: het bouwen in het centrum van Amsterdam, op een groot uitgaansplein, is duur omdat aan de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van de omgeving hoge eisen worden gesteld.

▪ **Welke mogelijkheden zijn er om de capaciteit van de stalling te vergroten?**

De ondergrondse ruimte wordt begrensd door de bestaande bebouwing, de sporen van tram 1/2/5 en de ondergrondse Lijnbaansgracht. Om de capaciteit van 2700 plekken te vergroten, zou onder de bestaande bebouwing of richting Schouwburg dan wel het Barlaeus uitgebreid moeten worden of dient de ondergrondse Lijnbaansgracht verlegd te worden.

Onder de bestaande bebouwing uitbreiden aan de kant van de Balie betekent enorm hoge kosten en kans op verzakkingen. Een koppeling met de bestaande Paradiso stalling levert naast de meerkosten een vreemde hoek op in de stalling, wat vanuit sociale veiligheid (gebrek aan toezicht door personeel en andere gebruikers) niet wenselijk is. Meer ondergrondse ruimte realiseren richting Schouwburg of Barleaus betekent in beide gevallen dat de tramrails op ingewikkelde wijze moeten worden verlegd. Bij de Schouwburg gaat het om het verleggen van een wissel en bij het Barleus is voor verleggen van rails waarschijnlijk te weinig ruimte, waardoor tijdens de aanleg de tram een deel van de tijd niet kan rijden. Bovendien levert uitbreiden in de breedte minder extra capaciteit op dan uitbreiden in de lengte. Volgens IBA is het verleggen van de duiker die de Lijnbaansgracht verbindt, dan ook het meest logisch en het minst duur. Maar ook deze optie neemt hoge extra kosten met zich mee.

Afgezien van de kosten, heeft een veel grotere stalling een aantal nadelen. Een heel grote stalling heeft meer beheersproblemen, ten aanzien van veiligheid en overzichtelijkheid. Bovendien is één grote stalling voor de Leidsebuurt niet wenselijk. Mensen die een plek aan de rand van de Leidsebuurt bezoeken, zullen niet snel 300 meter lopen om hun fiets in de centrale stalling te zetten. Op termijn uitbreiden van de fietsparkeercapaciteit op het Raamplein is goedkoper en sluit beter aan bij de gespreide vraag naar fietsparkeerplaatsen.

Taxi

▪ **Wordt Raamplein meegenomen als mogelijke standplaats voor taxi's?**

Het Raamplein is beperkt van grootte en ligt dicht tussen woningen. Bij een standplaats betekent dit overlast voor de vele omwonenden. Het Raamplein ligt verder van de kern van het uitgaansgebied, ligt niet aan een hoofdautoroute en is daarom gezien af- en aanrijden ook minder geschikt. Op het Raamplein moet in de toekomst een groot deel van de stallingscapaciteit voor fietsen komen, wat nodig is voor de westkant van de Leidsebuurt. Hier wordt voor de toekomst rekening gehouden met

500 bovengrondse stallingen voor fietsen. Er blijft dan weinig tot geen ruimte over voor een taxistandplaats. Het voordeel van de locatie is wel dat het dicht bij de Appeltjesmarkt ligt, waar onderzocht wordt of er een taxibuffer kan komen. Het Raamplein zal, samen met de locatie langs het Leidsebosje Oost, onderzocht en uitgewerkt worden als mogelijke taxistandplaats. Dit gebeurt in het aangekondigde onderzoek naar de standplaatsen en de werking van een taxibuffer. Daarbij zal ook gekeken worden naar de afstand tot de kern van het plein en de verschillende bezoekersstromen van en naar het plein.

▪ **Lost verplaatsing van de standplaats naar een locatie buiten de Leidsebuurt de huidige taxiproblemen op?**

Het verplaatsen van de standplaats heeft als achtergrond het autovrij maken van het plein, niet het verplaatsen van een probleem. Op een aantal standplaatsen in de stad is sprake van overlast. Het Leidseplein is daar een van. Een (fysieke) verplaatsing of aanpassing van de standplaats zal de problemen niet zonder meer verminderen. Om die reden werkt de gemeente nu samen met het ministerie van Verkeer en Waterstaat, de G4 en andere partners aan een nieuwe taxiwet. Deze wet geeft de gemeente bevoegdheden aanvullende eisen aan taxi's te stellen. Eindbeeld is een overzichtelijke taximarkt, waarin de chauffeurs voldoen aan de door de gemeente gestelde voorwaarden. Het slechts verplaatsen van de standplaats is dus geen oplossing van de problemen. Het levert wel een bijdrage aan de ontwikkeling van het Leidseplein tot een aantrekkelijk autovrij uitgaansplein. De taxistandplaats op het Leidsebosje zal, naast een optie voor een standplaats op het Raamplein, nog verder uitgewerkt en onderzocht worden.

▪ **Past het TCA-voorstel voor de taxistandplaats binnen de Nota van Uitgangspunten?**

Nee. Er wordt voorgesteld een taxilus te maken waarbij taxi's in twee rijen op het plein staan en via de Leidsebrug wegrijden. Dit zou betekenen dat de standplaats op het Leidseplein blijft en het plein dus niet autovrij wordt. Het voorstel past om die reden al niet binnen de uitgangspunten.

▪ **Is het werken met een bufferlocatie voor taxi's mogelijk?**

Naar de werking van een bufferlocatie, de geschiktheid van de Appeltjesmarkt en de benodigde capaciteit op verschillende tijdstippen, zal uitgebreid onderzoek verricht worden. Een taxibuffer zal alleen maar nodig zijn op een aantal drukke tijden, met name 's nachts wanneer het openbaar vervoer alleen nog maar met nachtbussen rijdt. In het onderzoek wordt gekeken naar de verkeerskundige kant (verkeersdrukke), de technische kant (is het realiseerbaar?), maar het onderzoek zal ook ingaan op de opvatting van de taxibranche en de praktische kant (handhaafbaarheid). Dit onderzoek zal afgerond worden voordat er definitief wordt besloten tot verplaatsen van de standplaats naar een nieuwe locatie. Als blijkt dat bij het weghalen van de taxi's van het Leidseplein een bufferlocatie nodig is, maar dat het bufferen niet goed geregeld kan worden, dan zal de verplaatsing van de standplaats dus niet doorgaan.

- **Is de Appeltjesmarkt (busstation Marnixstraat) wel geschikt als bufferlocatie?**
In de raadscommissie van stadsdeel Centrum is een vraag gesteld over het onderzoek naar een taxibuffer op de Appeltjesmarkt. Betoogd werd dat de stadsdeelraad zich heeft uitgesproken om dit terrein een groene (verblijfs)bestemming te geven, in combinatie met de mogelijkheid om hier evenementen onder te brengen; dit zou strijdig zijn met een bestemming als taxibuffer.
De Appeltjesmarkt zou plaats kunnen bieden aan zo'n 80 auto's/taxi's als taxibuffer op uitgaansavonden en –nachten (geen instapgelegenheid). Door deze compact in te richten zou maar een gedeelte (circa de helft) van het huidige terrein nodig zijn voor 80 taxi's. Indien de taxibuffer uit 40 taxiplaatsen zou kunnen bestaan, beslaat dit zo'n 25% van het huidige terrein. Dan blijft de rest van het terrein beschikbaar voor andere gebruikswensen. Het voorgestelde onderzoek moet uitwijzen of een taxibuffer op deze manier effectief zou kunnen zijn, hoeveel plaatsen hiervoor nodig zijn en wat dit ruimtelijk betekent voor de Appeltjesmarkt.

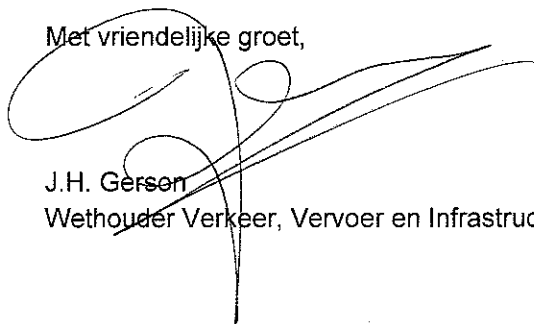
Openbaar Vervoer

- **Waarom hebben Stadsregio en GVB kritiek geuit op de voorgenomen maatregelen ten aanzien van het openbaar vervoer?**
Doordat de tramhaltes verplaatst worden, neemt de afstand tussen de haltes van 1,2 en 5 en trams 7 en 10 toe. De afstand tussen de nieuwe halte van lijnen 1,2 en 5 en de (regionale) buslijnen neemt af omdat deze gezamenlijk op de Leidsebrug gaan halteren. Stadsregio en GVB hebben om deze redenen kritiek op de uitgangspunten van de herinrichting.

De gemeente onderschrijft de opmerkingen van Stadsregio en GVB. Vertraging van het openbaar vervoer is ook niet in het belang van de gemeente. Verkeerssimulatie door de Dienst Ruimtelijke Ordening heeft laten zien dat de gemiddelde verliestijd voor het openbaar vervoer stijgt, maar ook dat deze zeer beperkt zal zijn. Over alle lijnen is dit voor het gehele traject gemiddeld vier seconden. De gemeente heeft de keuze gemaakt om het plein zoveel mogelijk obstakel- en haltevrij in te richten, om een optimale verblijfsruimte te verkrijgen. De grotere afstand van de overstap tussen trams en de beperkte vertraging van de trams zijn in dat kader acceptabel bevonden. Op verzoek van de Stadsregio laat de gemeente een telonderzoek uitvoeren naar het aantal reizigers dat dagelijks de verschillende overstappen maakt. Op basis van de uitkomsten, zal met de Stadsregio overleg gevoerd worden over mogelijke gevolgen voor het voorlopig ontwerp. Waar mogelijk zal de komende jaren gekeken worden of er maatregelen te nemen zijn die de gemiddelde snelheid van het openbaar vervoer kunnen verhogen.

Ik hoop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben over de Nota van Uitgangspunten voor de herinrichting van de Leidsebuurt en het onderzoek dat we nog uit gaan voeren naar de taxistandplaats en bufferlocatie. Ik zie uit naar een goede bespreking in de vergadering van 3 februari 2010.

Met vriendelijke groet,

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke extending to the right.

J.H. Gerson
Wethouder Verkeer, Vervoer en Infrastructuur

