

Verkeersonderzoek

behorende bij ontwerp-omgevingsvergunning horecaontwikkeling
Heineken Hoek, Leidseplein 19 en Kleine Gartmanplantsoen 1-3,
Amsterdam

Gemeente Amsterdam



Leidseplein – Kleine Gartmanplantsoen te Amsterdam

Bijlage bij de Goede Ruimtelijke Onderbouwing

In opdracht van: Caransa Groep B.V.

Opgesteld door: A.J. Breunese / BRO

Datum: januari 2016

1. Samenvatting

Op de locatie van het huidige Grand Café Heineken Hoek aan het Leidseplein 19 – Kleine Gartmanplantsoen 1-3 te Amsterdam is een Wabo vergunningaanvraag ingediend tot het oprichten van een horeca en hotel. De aanvraag voor het oprichten van dit bouwwerk is vergezeld van een Goede Ruimtelijke Onderbouwing. Onderdeel van deze Goede Ruimtelijke Onderbouwing is een (beperkt) verkeerskundig onderzoek. Aangezien het Leidseplein en Kleine Gartmanplantsoen verkeersluw is voor auto- en vrachtverkeer kon de vraag voor het onderzoek gefocust worden op het parkeren en laden en lossen. De uitkomsten van het onderzoek zijn dat voor de hotelactiviteit geen hinder te verwachten is voor het laden en lossen voor de locatie Kleine Gartmanplantsoen en dat voor het laden en lossen voor het Grand Café Heineken Hoek er geen wijzigingen optreden ten opzichte van de huidige situatie.

2. Inleiding

Het pand waarin Heineken Hoek is gevestigd aan het Leidseplein 19 – Kleine Gartmanplantsoen 1-3 is aan het einde van de technische levensduur en zal herontwikkeld worden. Er zijn plannen in voorbereiding om het gebouw te slopen en de locatie te herontwikkelen. In het in voorbereiding zijnde bouwplan wordt uitgegaan van een hoogwaardig uniek hotel waarbij de onderste twee bouwlagen en de kelder van het gebouw dezelfde functie krijgen als in de huidige bestemming. De bovenste bouwlagen (met een deel van de eerste etage voor de ontvangst van hotelgasten, een deel van de begane grond voor entree en een deel van de kelder voor facilitaire doeleinden) zullen tot hotel ontwikkeld worden.

Het gebruik van het te herontwikkelen gebouw leidt tot (extra) verkeersbewegingen en parkeerbehoefte. Het aantal verkeersbewegingen en de parkeerbehoefte zijn afhankelijk van diverse factoren. In de voorliggende notitie wordt ingegaan op de gevolgen van de herontwikkeling op het gebied van verkeer en vervoer. Om hier inzicht in te krijgen is het van belang om te kijken naar zowel de huidige/voormalige situatie als de toekomstige situatie en deze met elkaar te vergelijken.

In hoofdstuk 3 staat de onderzoeksvraag centraal, in hoofdstuk 4 is een beschrijving van de situatie opgenomen waarin wordt ingegaan op het programma, de infrastructuur, de verkeersgeneratie en -afwikkeling en de parkeerbehoefte. De opzet van het onderzoek voor het veldwerk is opgenomen in hoofdstuk 5, de uitvoering van het onderzoek is beschreven in hoofdstuk 6, 7 en 8 en de conclusies zijn weergegeven in hoofdstuk 9.

3. Onderzoeksvraag

De centrale vraag voor het onderzoek was om te bepalen of het nieuw op te richten hotel (met de ingang voor bezoekers, personeel en goederen aan het Kleine Gartmanplantsoen 1-3) hinder voor het laden en lossen zou geven in de bestaande omgeving. De mate van hinder kan worden vastgesteld door het huidige activiteitsniveau in de bestaande omgeving te vergelijken met de extra verkeersbewegingen die de activiteiten van het hotel zullen genereren. De hinder van het laden en lossen voor het Grand Café zou na de bouwperiode gelijk blijven bij gelijke bedrijfsvoering. Deze activiteiten voor laden en lossen vinden reeds plaats op het Leidseplein en ondergaan geen verandering.

Niet meegenomen in de onderzoeksvraag zijn de ontwikkelingen en de prognoses voor het verkeer op de fiets, scooter en andere tweewielige vervoermiddelen op en rond het Leidseplein. De gemeente Amsterdam is voornemens tussen oktober 2015 en december 2018 het Leidseplein te herinrichten. Deze herinrichting bestaat uit het oprichten van een voorziening voor het parkeren van fietsen en het verder autoluw maken van het Leidseplein

vanaf de Leidsebrug. De gemeente Amsterdam heeft geen onderzoek naar de verkeersintensiteit en parkeren uitgevoerd waarmee dit onderzoek aangevuld kan worden.

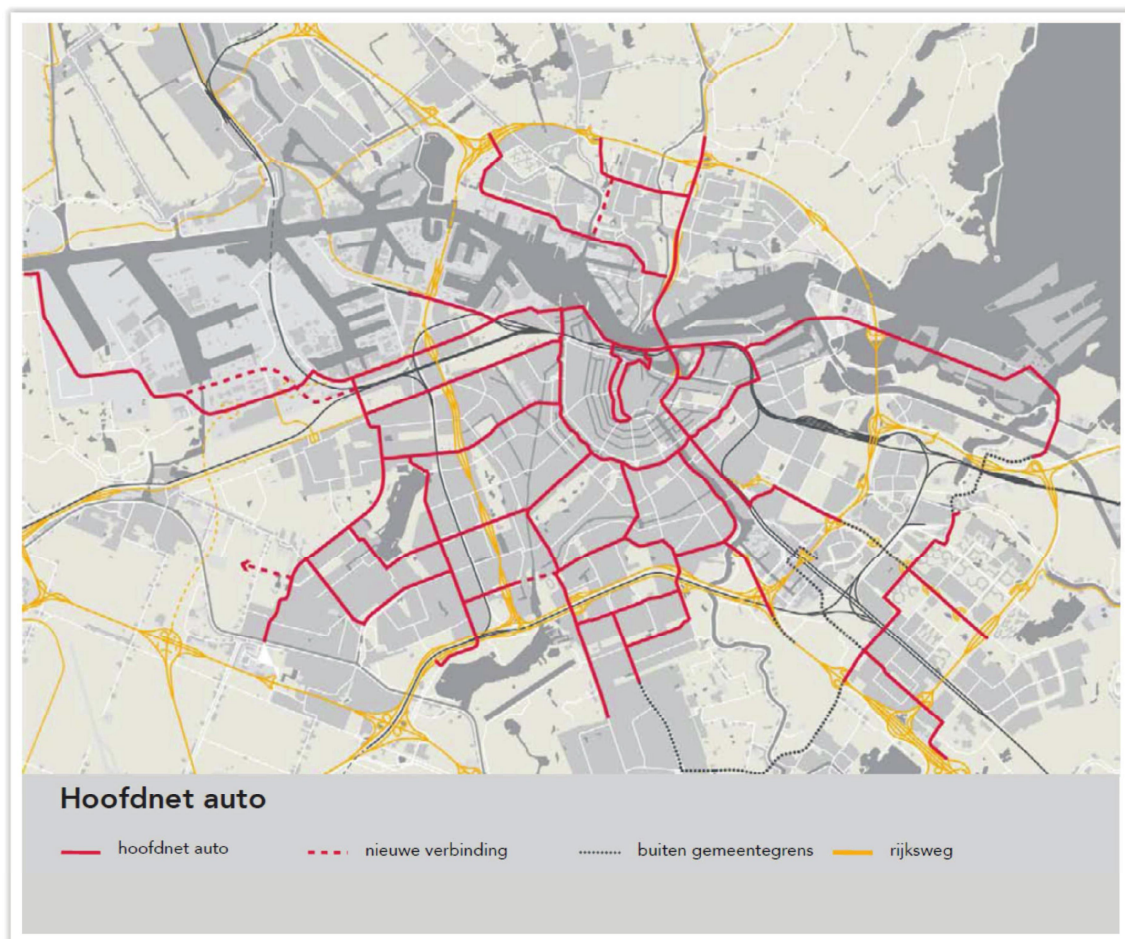
4. Locatie en situatie

Programma en ontsluiting

Volgens het geldende bestemmingsplan 'Zuidelijke binnenstad' zijn in het gehele gebouw functies als kantoren, voorzieningen (o.a. onderwijs, gezondheidszorg, culturele voorzieningen en recreatieve voorzieningen), galeries en bedrijven toegestaan. De bestemming voor alle bouwlagen krijgt een extra bestemming voor de vestiging van een hotel van maximaal 36 kamers.

Autoverkeer

De belangrijkste aanvoerwegen voor de auto zijn de Marnixstraat/Weteringschans. Deze wegen zijn verbonden met de Stadhouderskade en de Nassaukade, welke weer onderdeel zijn van de zogenaamde Cityring van Amsterdam. Deze binnenring is in de Structuurvisie Amsterdam 2040 aangewezen als belangrijkste ontsluitingsstructuur voor autoverkeer. Verkeer dat van en naar het projectgebied rijdt zal het voornamelijk via de Marnixstraat en Weteringschans de locatie benaderen.

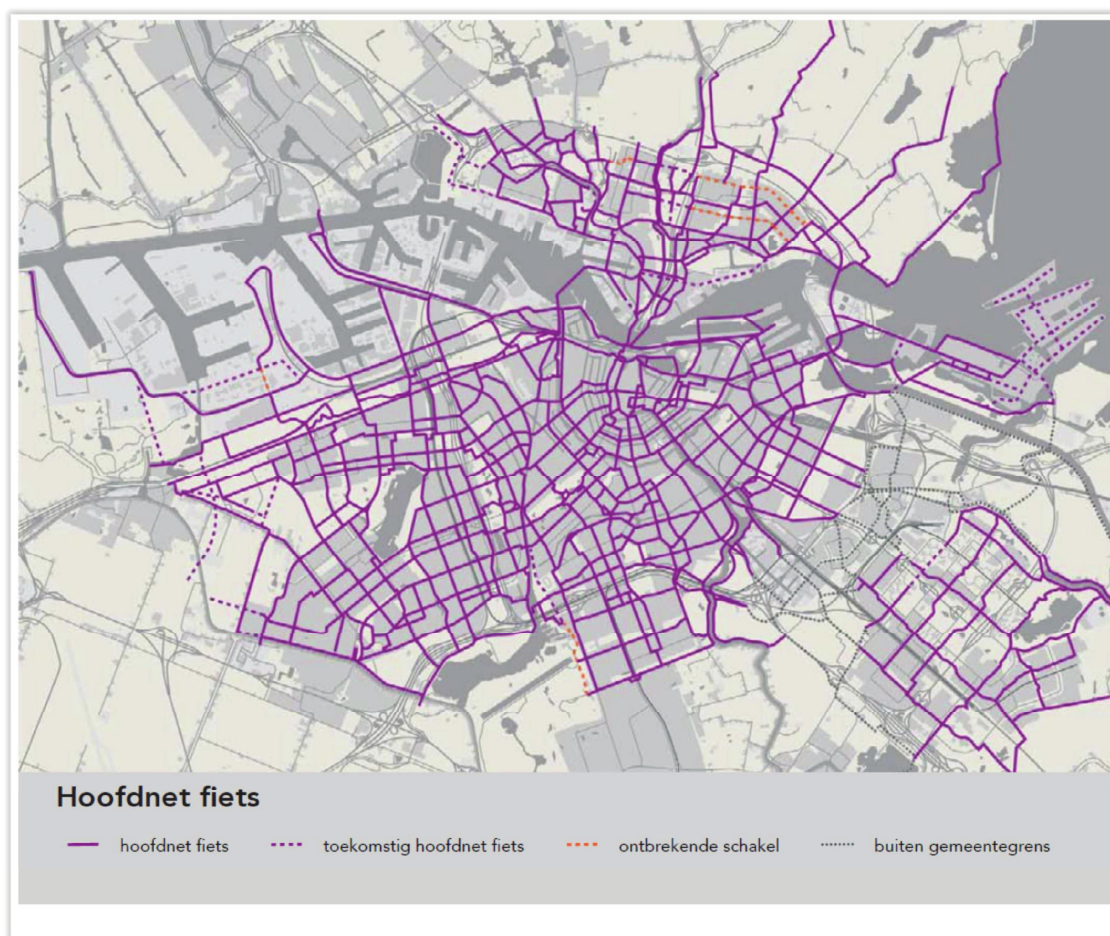


De rijweg van het Kleine Gartmanplantsoen bestaat ter hoogte van het projectgebied uit één rijstrook met een parallelstraat voor taxistandplaatsen.

De onderzoekslocatie bestaat uit een deel van het Leidseplein, tussen de Heineken Hoek en de trambaan, het Kleine Gartmanplantsoen tot en met de rijbaan, inclusief de taxistandplaats en de tijdelijke parkeermogelijkheid op de brug over het water, de Leidsekruisstraat en de Korte Leidsedwardsstraat. Het betreft hier straten waar voornamelijk horeca, snackbars en een filmtheater aan gevestigd zijn. Bijna alle zaken hebben een (klein) terras aan de buitenzijde. Bevoorrading vindt plaats vóór of in de directe nabijheid van de betreffende locatie. Hoe het laden en lossen – na de herinrichting van het Leidseplein – zal plaatsvinden nadat de reconstructie van het Leidseplein gereed is (eind 2018) is op dit moment nog niet te zeggen. De gemeente Amsterdam heeft hier nog geen definitief beeld van anders dan de bestaande situatie te continueren.

Fietsen

Het projectgebied is per fiets uitstekend bereikbaar via het uitgebreide Amsterdamse Fietsnetwerk. Op het Leidseplein is een doorgaande fietsroute tussen de binnenstad en het gebied buiten de singels gelegen.

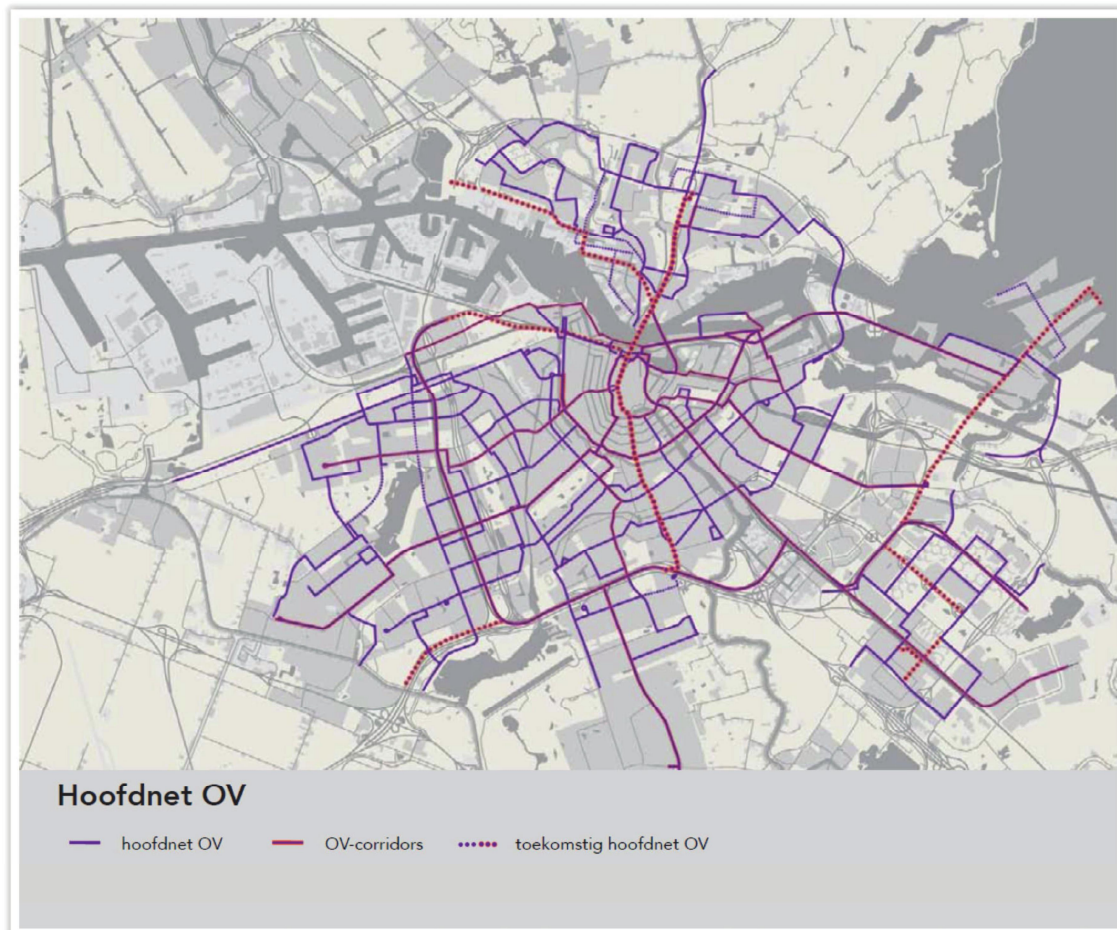


Langs het Kleine Gartmanplantsoen is aan beide zijden van de rijbaan een fietsstrook aanwezig. De gemeente Amsterdam is voornemens een fietskelder in de directe nabijheid van de projectlocatie aan te leggen. De bezoekers en werknemers van de horeca en het hotel zullen gebruik kunnen maken van deze voorziening. Deze fietsenkelder komt deels in de plaats van de stallingsruimten van fietsen op straat.

Openbaar vervoer

Het projectgebied is net als de rest van het centrum van Amsterdam zeer goed ontsloten via het openbaar vervoer. Direct vóór de projectlocatie stopt tram 1, 2, 5, verderop stoppen trams

7 en 10 en diverse buslijnen. Ze verbinden de locatie met het station Amsterdam Centraal en met de gebieden ten westen van de stad. Nabij het Leidseplein is er een taxistandplaats, deze wordt toekomst naar de Leidsebrug verplaatst.



Het Centraal Station ligt binnen 1 kilometer van het projectgebied (circa 20 minuten loopafstand). Het Centraal Station is het centrale punt waar treinen, bussen, trams, metro's en veerdiensten samenkomen. Het Centraal Station heeft directe treinverbindingen met o.a. Schiphol, Duitsland, België en Frankrijk.

Parkeren voor auto's

Parkeren in de binnenstad is geclausuleerd. In de Stuctuurvisie Amsterdam 2040 is aangegeven dat voor het gebied van de binnenstad en daaromheen een parkeerbeleid geldt waarbij betaald wordt voor het parkeren van voertuigen. In onderstaande illustratie is dit weergegeven. Het Leidseplein ligt in het betreffende gebied.



Zoekgebied openbare ruimte en positie auto in het centrumgebied

gemiddelde Nederlandse gemeente.

Het is niet mogelijk om op straat te parkeren in het onderzoeksgebied. Parkeren kan alleen in de parkeergebouwen op de Marnixstraat en het Max Euweplein.

Verkeersgeneratie

De invulling van het gebouw heeft een verkeersgeneratie tot gevolg die afgewikkeld wordt op het bestaande wegennet. De verkeersgeneratie voor de huidige situatie kan bepaald worden aan de hand van theoretische kengetallen voor gemotoriseerd verkeer. In de CROW publicatie 317 (Kencijfers verkeersgeneratie en parkeren, d.d. oktober 2012) zijn landelijke kengetallen opgenomen voor diverse functies waarbij rekening is gehouden met de mate van verstedelijking en de ligging binnen de bebouwde kom. De landelijke kengetallen gaan daarbij uit van de gemiddelde situatie in een

Omdat de Amsterdamse situatie in een aantal gevallen afwijkend is ten opzichte van andere grote steden, zijn in opdracht van DIVV Amsterdamse kengetallen voor diverse functies bepaald (Verkeersgeneratie Amsterdamse voorzieningen, Kentallen gemotoriseerd verkeer, d.d. 25 oktober 2010). In het navolgende wordt gebruik gemaakt van de Amsterdamse kengetallen, tenzij voor een bepaalde functie geen Amsterdamse kengetallen zijn bepaald. In dat geval wordt gebruik gemaakt van de landelijke kengetallen van het CROW.

Verkeersgeneratie programma

Zoals eerder is aangegeven is het gebouw in gebruik als horeca-gelegenheid. In deze specifieke situatie is geen kengetal toe te passen aangezien het projectgebied in een autoluwe omgeving ligt en de bezoekers van de horeca per openbaar vervoer, taxi, per fiets of lopend de betreffende gelegenheid bezoeken en weer vertrekken. De bestaande voorzieningen zullen niet op een andere wijze gebruikt worden.

Voor de nieuwe functie 'hotel' is volgens de CROW 317 een verkeersintensiteit van per weekdagemaal van een 4 sterren hotel op deze locatie in Amsterdam minimaal 12,6 ritten per 10 kamers is en maximaal 15,5 ritten. In CROW publicatie 272 is opgenomen dat de verkeersgeneratie per weekdagemaal gelijk is aan de verkeersgeneratie per werkdagemaal. Over de verdeling over de dag zijn geen kengetallen bekend. Door de initiatiefnemer is aangegeven dat in de praktijk de gasten van de hotelkamers gelijkmatig verspreid aankomen tussen 17.00 en 23.00 uur. De gasten vertrekken gelijkmatig verspreid tussen 07.00 en 10.00 uur. Er is ons inziens geen reden om van het beschreven aankomst- en vertrekpatroon af te wijken.

Nadrukkelijk moet worden vermeld dat de gasten die gebruik maken van het hotel geen mogelijkheid hebben om een auto in de directe omgeving van het hotel kunnen parkeren. In de werving van hotelgasten zal hier nadrukkelijk aandacht aan worden gegeven. De dichtstbijzijnde ontsluiting met de auto is de taxistandplaats op het Leidseplein en de parkeervoorzieningen Marnixstraat en de kleine garage op het Max Euweplein.

Verkeersafwikkeling

De verkeersbewegingen als gevolg van het voormalige programma of de mogelijke invulling volgens het geldende bestemmingsplan worden afgewikkeld op het omliggende wegennet. Het omliggende wegennet heeft voldoende capaciteit om het aantal verkeersbewegingen op basis van het voormalige programma of de mogelijke invulling volgens het geldende bestemmingsplan te verwerken. Volgens de website www.verkeersprognoses.amsterdam.nl is er tijdens de maatgevende avondspits (16.00 tot 18.00) op de Stadhouderskade sprake van 1987 motorvoertuigen. De wijziging van het autovrij maken van de Leidsebrug met de herinrichting van het Leidseplein is voor het zichtjaar niet meegenomen in de berekening. Hierover kan geen uitspraak worden gedaan, anders dan dat de gemeente verder onderzoek niet noodzakelijk vindt.

Intensiteiten op een gemiddelde werkdag, avondspits 16.00-18.00 uur				
Straat	Van	Naar	Rijrichting	Aantal motorvoertuigen
STADHOUDERSKADE	Leidseplein + Leidsebrug	Nassaukade	1	1987
STADHOUDERSKADE	Nassaukade	Leidseplein + Leidsebrug	2	1417
LEIDSEPLEIN + LEIDSEBRUG	Stadhouderskade	Kl. Gartmanplantsoen	1	232
LEIDSEPLEIN + LEIDSEBRUG	Kl. Gartmanplantsoen	Stadhouderskade	2	466
STADHOUDERSKADE	Leidseplein + Leidsebrug	Hobbemastraat	1	1527
STADHOUDERSKADE	Hobbemastraat	Leidseplein + Leidsebrug	2	1272
KL. GARTMANPLANTSOEN	Leidseplein + Leidsebrug	Weteringschans	1	232
MARNIXSTRAAT	Leidseplein + Leidsebrug	Leidsegracht	2	466

Zichtjaar: 2020, Toepassingsgebied: Capaciteitsvraagstukken

Parkeerbehoefte algemeen

De invulling van het gebouw leidt tot een parkeerbehoefte die afgewikkeld werd op het bestaande parkeerareaal aangezien er geen sprake is van parkeren op eigen terrein. De parkeerbehoefte voor de bestaande situatie kan net als de verkeersgeneratie bepaald worden aan de hand van kengetallen voor parkeren. In de CROW publicatie 317 (Kencijfers verkeersgeneratie en parkeren, d.d. oktober 2012) zijn landelijke kengetallen opgenomen voor diverse functies waarbij rekening is gehouden met de mate van verstedelijking en de ligging binnen de bebouwde kom. Ook voor deze landelijke kengetallen geldt dat deze uitgaan van de gemiddelde situatie in een gemiddelde Nederlandse gemeente. Omdat de Amsterdamse situatie in een aantal gevallen afwijkend is ten opzichte van de andere grotere steden zullen de landelijke parkeerkengetallen hoger zijn dan de werkelijke situatie. Er zijn echter geen Amsterdamse kencijfers voor parkeren.

Ten opzichte van de parkeerbehoefte in de toekomstige situatie is de verwachting dat de daadwerkelijke parkeerbehoefte lager zal zijn omdat de kengetallen betrekking hebben op de

gemiddelde situatie in gemiddelde Nederlandse steden. De kengetallen zijn vaak te hoog voor de Amsterdamse situaties. Ten aanzien van het kengetal voor hotels geldt bijvoorbeeld dat het overgrote deel van de toeristen per vliegtuig en vervolgens per taxi, met een shuttle of met openbaar vervoer naar Amsterdam komt. Uit de ervaring van andere hotels zonder eigen parkeergelegenheid in het centrum van Amsterdam blijkt bijvoorbeeld dat circa 90% van de hotelgasten met het openbaar vervoer of de taxi vanaf Schiphol komt. Circa 10% van de hotelgasten reist op een andere manier waarvan slechts 5% met een personenauto. Werknemers van een hotel komen, gelet op dezelfde ervaring, uitsluitend met de fiets of het openbaar vervoer. Door de gehanteerde parkeerregulering (betaald parkeren) en de beperkte parkeergelegenheid in de omgeving is reizen met een personenauto geen aantrekkelijke optie indien het hotel geen eigen parkeergelegenheid heeft. Hetzelfde geldt voor personeel en bezoekers van het grand café/restaurant en andere publieke functies.

Op basis van ervaringen in Amsterdam geldt dat de theoretische behoefte voor de toekomstige situatie in de praktijk beduidend lager zal zijn dan op basis van de landelijke kengetallen is berekend. Hotelgasten, personeel en bezoekers die toch met de auto komen kunnen gebruik maken van parkeren in openbare parkeergarages en op P+R-terreinen aan de rand van de stad.

Parkeren horeca

Zoals eerder is aangegeven is het gebouw momenteel in gebruik als horeca. De verwachting is dat de daadwerkelijke parkeerbehoefte lager is en zal blijven omdat de werknemers en bezoekers met de fiets of het openbaar vervoer naar het gebouw komen. De werknemers en bezoekers die wel met de auto kwamen parkeren tijdens de openingstijden van het café in openbare parkeergarages in de omgeving. Buiten de openingstijden is de parkeerbehoefte zeer laag.

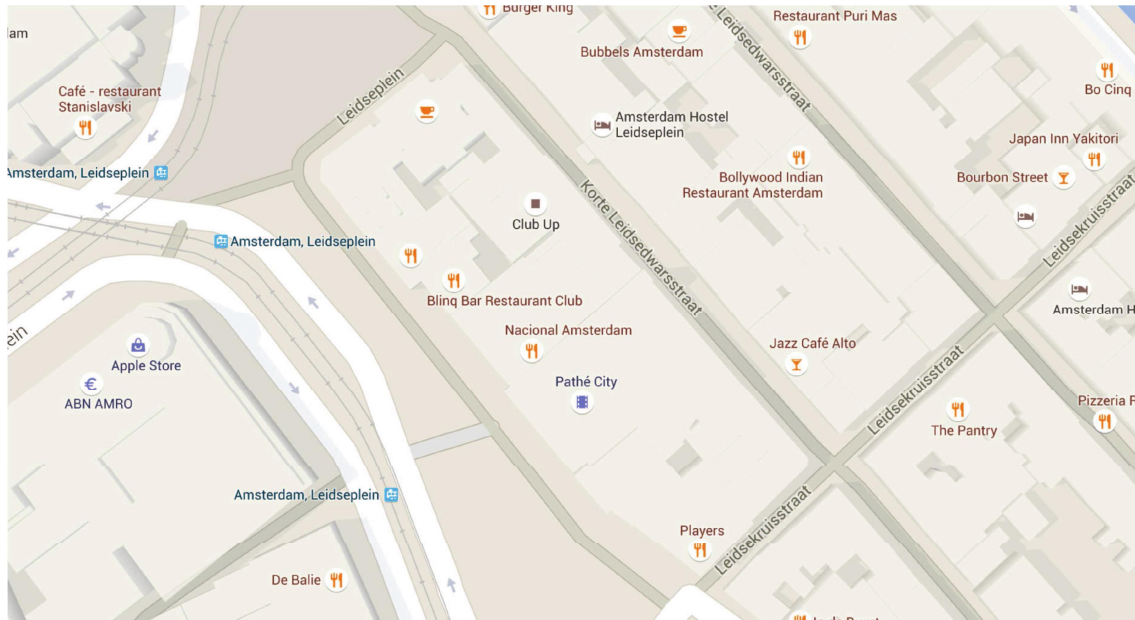
Laden en lossen

De nieuwe functies in het gebouw zullen bevoorraad moeten worden. Er zijn verschillende manieren mogelijk ten aanzien van laden en lossen. De traditionele manier is dat de bevoorrading plaatsvindt met groot en zwaar vrachtverkeer (met alle nadelen van dien) maar de laatste jaren vindt ook steeds meer bevoorrading plaats via milieuvriendelijkere en kleinere voertuigen.

Het gaat daarbij tevens zowel elektrische wagens als om vrachtvervoer via het water. In beide gevallen worden de goederen gebundeld aan de rand van de stad en vanaf daar naar de betreffende locatie vervoerd waar vervolgens het laden en lossen van de goederen plaatsvindt.

De tijden voor het laden en lossen zijn voor het Leidseplein, Kleine Gartmanplantsoen en de Korte Leidsedwardsstraat 07-12 u., voor de Leidsekruisstraat is dit van 07-19 u. Voor de bedrijven aan het Kleine Gartmanplantsoen (het filmtheater en een ander horeca bedrijf) is de mogelijkheid om de bevoorrading via de Korte Leidsedwardsstraat te doen. Hiervan wordt ook feitelijk gebruik gemaakt. Op deze locatie zijn geen permanente parkeerplaatsen voor voertuigen. Wel zijn in de Korte Leidsedwardsstraat een tweetal plaatsen waar geen 'Amsterdammertjes' staan, dit kan gebruikt worden als laad- en losplaats om zo het andere verkeer niet te hinderen.

Het Kleine Gartmanplantsoen wordt buiten de tijden van laden en lossen handmatig afgesloten met een te verwijderen obstakel. Dit zou rond 12:00 in de middag moeten plaatsvinden.



Het onderzoeksgebied (bron google)

5. Opzet van het onderzoek

De opzet van het onderzoek betrof drie aspecten:

1. Onderzoek hoe lang, hoeveel en op welke tijden er in het gebied geladen, gelost en (tijdelijk) geparkeerd wordt;
2. Onderzoek of de bestaande voorzieningen voor laden en lossen op het Kleine Gartmanplantsoen voldoende zijn voor het op te richten bouwwerk met hotelfunctie;
3. Onderzoek of de functie van de taxistandplaats en de voorziening voor openbaar vervoer (en fietsvervoer) voldoende is voor het op te richten bouwwerk met hotelfunctie.

Het onderzoek is uitgevoerd in een week van normale bedrijfsvoering, te weten buiten het zomerseizoen, buiten de vakanties van de scholen en zonder grote evenementen die plaats kunnen vinden op het Leidseplein.

Het onderzoek betrof het bepalen van de aantallen en duur van de laad- en losbewegingen voor het tijdvak dat dit mogelijk is. Voor het Leidseplein, Kleine Gartmanplantsoen en de Korte Leidsedwardsstraat is dit het tijdvak van 07.00 tot en met 12.00 uur (overdag) en voor de Leidsekruijsstraat is dit het tijdvak van 07.00 tot en met 19.00 uur.

De veldwerker liep gedurende de onderzoektijd een ronde van het Leidseplein – Kleine Gartmanplantsoen – Leidsekruijsstraat – Korte Leidsedwardsstraat – Leidseplein. De loopronde duurde ongeveer 5 minuten (exclusief het noteren van de aantallen, wat langer of korter kan duren).

De veldwerker gaf per tijdseenheid van vijf minuten aan of een auto aan het laden en of lossen was, een auto geparkeerd stond (met knipperlichten aan) en wat het aanvangstijdstip was en het tijdstip dat de auto weer weg was. Stopte een auto en was deze binnen dezelfde waarneming van de veldwerker weer weg(gereden) dan werd de laad- en lostijd niet meegenomen in het onderzoek (de zogenaamde 1 minuut stop).

Om de verwisseling van de voertuigen te voorkomen noteerde de veldwerker de eerste twee/drie cijfers/letters van het kenteken op het scoreformulier. Tijdens het onderzoek werden geen kentekengegevens of andere herleidbare gegevens tot personen geregistreerd.

Een voorverkenning en een kort interview met de uitbaters van de horeca gaf aan dat de maandagochtend de piek van het laden en lossen betrof, met een kleine piek op de vrijdagmorgen. Op de overige tijden was het rustig.

Het onderzoek is uitgevoerd op de maandagmorgen en –middag, de dinsdagmorgen en –middag, de woensdagmorgen, de donderdagmorgen, de vrijdagmorgen en –middag, de zaterdagmorgen en de zondagmorgen. De onderzoektijden voor de morgen begonnen om 07.00 uur en sloten ongeveer tussen 13.00 en 14.00 uur. De onderzoektijden voor de middag sloten om 19.00u (= einde laden en lossen in de Leidsekruisstraat).

Het plaatsen van de paal om het laden en lossen buiten de aangegeven tijden op het Kleine Gartmanplantsoen mogelijk te maken vond in de onderzoeksperiode incidenteel plaats. Op vier dagen is de paal geplaatst rond het tijdstip van 13:30 en op drie dagen is dit niet waargenomen omdat de veldwerker na 14:00 niet meer aanwezig was.

Het aantal laad- en losplekken is voor het Leidseplein geschat op ongeveer 12 plekken, voor het Kleine Gartmanplantsoen op ongeveer 8 plekken, voor de Leidsekruisstraat op ongeveer 6 plekken en voor de Korte Leidsedwardsstraat op ongeveer 10 plekken. Aangetekend moet worden dat het aantal laad- en losplekken op de Korte Leidsedwardsstraat hoog is, echter door de smalle rijbaan kan er door versperring een opstopping ontstaan. Op de andere plekken zijn vaak meerdere in- en uitrijmogelijkheden. Voor het laden en lossen / parkeren is er géén ondersteuning van een verkeersregelaar.

6. Uitvoering van het onderzoek

Het onderzoek is uitgevoerd in de week van 14 tot en met 20 september 2015. Op de onderzoeksdagen is gewerkt in de tijdvakken 07.00-13.00/14.00 u. en 07.00-19.00 u. Het onderzoek is door een veldwerker uitgevoerd. De veldwerker heeft de scoreformulieren ingevuld en daarnaast heeft hij gekeken welke bijzonderheden er tijdens de rondes waren. Deze bijzonderheden zijn weergegeven in het onderdeel ‘indrukken’ van de veldwerk. De resultaten voor donderdag 07:00-08:00 uur zijn door de weersomstandigheden niet beschikbaar. Tijdens het veldwerk waren de weersomstandigheden slecht en viel er met uitzondering van de vrijdag en de zaterdag veel regen en stond er een stevige wind.

7. Nieuwe laad- en los bewegingen

De activiteiten van het te ontwikkelen pand met hotelfunctie bestaat (voor het gemotoriseerde verkeer) qua laden en te lossen uit de volgende bewegingen:

- het laden en lossen van linnengoed (1 x 30 minuten);
- het laden en lossen van food en non food (1 x 20 minuten);
- het ophalen van afval (2 x 10 minuten);
- het onderhoud van installaties (1 x 30 minuten).

De totale tijd voor het laden en lossen kan gesteld worden op een toename van 1 uur en 40 minuten per dag. Voor incidentele zaken wordt een veiligheidsmarge genomen (van 1 x 20 minuten) per dag boven op de basislast. In totaal neemt het laden en lossen toe met 2 uur voor het Kleine Gartmanplantsoen. De bezoeker heeft voornamelijk de mogelijkheid om per taxi het hotel te bereiken dan wel lopend aan te komen en/of te vertrekken. De uitzonderlijke mogelijkheid dat de bezoeker (tegen de regels van het verkeer in) met een eigen vervoermiddel komt wordt als incidentele zaak gezien.

Het laden en lossen zal uitsluitend plaats vinden aan het Kleine Gartmanplantsoen 1-3 voor de hotelfunctie. Voor de horecafunctie zal blijvend gebruik worden gemaakt van de laad- en losbewegingen die er nu al zijn op het Leidseplein. Beide panden hebben géén achteruitgang c.q. mogelijkheid voor expeditie aan de Korte Leidsedwarsstraat.

Tijdens het veldwerk is dagelijks een toezichthouder gesignaleerd die toeziet op het laden en lossen binnen de aangegeven tijden dan wel het (tijdelijk) parkeren in het onderzoeksgebied. Voorzover te constateren was is gedurende de onderzoeksperiode geen waarschuwing dan wel boete gegeven voor niet juist geparkeerde voertuigen.

8. Presentatie van de cijfers

	Leidseplein	Kleine Gartmanplants.	Leidse Kruisstr.	Korte Leidse-dwarsstr.
Maandag 07-14u				
Totale tijd	22:55	16:00	3:30	18:10
Laden lossen	41	29	6	26
Parkeren	9	7	2	4
Gemiddeld verblijf min.	0:27	0:26	0:26	0:36
Maandag 14-19u				
Totale tijd	2:45	0:00	4:05	2:45
Laden lossen	2	0	12	7
Parkeren	3	0	4	2
Gemiddeld verblijf min.	0:27	0:00	0:15	0:18
Dinsdag 07-14u				
Totale tijd	13:05	15:55	4:10	9:35
Laden lossen	26	26	14	21
Parkeren	19	15	9	10
Gemiddeld verblijf min.	0:17	0:23	0:10	0:18
Dinsdag 14-19u				
Totale tijd	1:10	0:00	2:15	2:50
Laden lossen	4	0	6	6
Parkeren	1	0	3	4
Gemiddeld verblijf min.	0:14	0:00	0:15	0:17
Woensdag 07-14u				
Totale tijd	14:15	15:05	4:30	8:10
Laden lossen	31	27	10	19
Parkeren	12	10	5	2
Gemiddeld verblijf min.	0:19	0:24	0:18	0:23
Donderdag 08-14u				
Totale tijd	17:55	10:50	4:25	11:45
Laden lossen	28	18	8	21
Parkeren	24	12	8	8
Gemiddeld verblijf min.	0:20	0:21	0:16	0:24
Vrijdag 07-14u				
Totale tijd	22:30	20:15	12:05	11:30
Laden lossen	32	25	17	16
Parkeren	25	12	15	1
Gemiddeld verblijf min	0:23	0:32	0:22	0:29
Vrijdag 14-19u				
Totale tijd	3:20	0:00	4:05	0:25
Laden lossen	3	0	9	1
Parkeren	5	0	7	2
Gemiddeld verblijf min	0:25	0:00	0:15	0:08
Zaterdag 07-14u				
Totale tijd	8:40	6:40	3:30	14:00
Laden lossen	18	22	14	18
Parkeren	6	2	3	4
Gemiddeld verblijf min	0:21	0:16	0:12	0:38
Zondag 07-14u				
Totale tijd uur	4:35	6:50	2:10	1:10
Laden lossen	3	4	6	7
Parkeren	2	5	4	0
Gemiddeld verblijf min.	0:55	0:45	0:13	0:10

Waargenomen is de tijd van elk voertuig (parkeren en laden en lossen), deze zijn gesommeerd in een “totale tijd uur” weergegeven in uren:minuten. Het aantal voertuigen dat laad en lost en het aantal voertuigen dat geparkeerd staat (zonder duidelijk laad- en losbeweging). Vervolgens is de totale verblijfstijd gedeeld op het totaal aantal voertuigen die verbleven op de betreffende locatie; hieruit ontstaat de gemiddelde verblijfsduur per voertuig. Gemiddeld zit dit (zonder de uitschieters naar boven en naar beneden) op ongeveer 20 tot 30 minuten. Hier is geen onderscheid gemaakt voor laden en lossen en parkeren. Voor de gelijktijdigheid van het aantal geparkeerde voertuigen in het gebied is géén analyse gemaakt. Uit het veldwerk is gebleken dat het laden en lossen geen opstoppen veroorzaakte, langer dan 5 minuten. Derhalve is geen bezettingsgraad-analyse gemaakt voor gelijktijdigheid van het aantal voertuigen.

Het totaal aantal gelijktijdige bewegingen laden en lossen voor het Kleine Gartmanplantsoen wordt op basis van de waarneming uit het veld geschat op ongeveer 10. In het veldwerk zijn op de vrijdag maximaal 7 gelijktijdige laad- en losactiviteiten van maximaal 5 minuten waargenomen bij het Kleine Gartmanplantsoen. Nergens in de overige tijdperiodes zijn langere tijden gevonden van gelijktijdigheid van meer dan 5 minuten en meer dan 7 gelijktijdige laad- en losactiviteiten.

Mocht er theoretisch toch sprake van gelijktijdigheid zijn, dan kan voor het laden en lossen uitgeweken worden naar de Leidsekruisstraat dan wel het Leidseplein, al zal de leverancier / inzamelaar iets verder (<150m) moeten lopen. Dit is in de binnenstad van Amsterdam op plekken elders gebruikelijk.

9. De resultaten van het onderzoek zijn als volgt samen te vatten:

Voor het laden en lossen voor het gebouw met de beoogde hotelfunctie is de mogelijkheid aan het Kleine Gartmanplantsoen zijn de volgende conclusies aan te geven:

1. Het laden en lossen voor deze locatie heeft ongeveer dezelfde capaciteit als de Korte Leidsedwarsstraat, echter met dat verschil dat er meerdere uitwijkmogelijkheden zijn om de locatie te kunnen bereiken dan wel te verlaten;
2. Door deze mogelijkheid is het in de laad- en losperiode goed mogelijk vier voertuigbewegingen toe te voegen aan de bestaande activiteiten. Door op twee manieren te kunnen aankomen en weggrijden is er naar verwachting geen of weinig hinder voor de andere bedrijven.
3. De dinsdag- en de vrijdagmorgen (respectievelijk 41 en 37 bewegingen) zijn de drukste dagdelen van de week, op de vrijdag vindt de weekendlevering voor de horeca plaats. Met de levering aan het pand met hotelfunctie kan hiermee rekening worden gehouden, al is op basis van veldonderzoek er met een toename van 4 bewegingen per dag geen probleem voor het lossen op de locatie, dan wel het lossen met de gelijktijdigheid van andere voertuigen.

10. Conclusie en aanbeveling

Het pand met hotelfunctie genereert een kleine toename aan verkeersactiviteiten. Uit de cijferreeksen voor gelijktijdigheid en de duur van het laden en lossen is geen of weinig te verwachten hinder aan te geven voor de omgeving. Op grond van gemeten laad- en losbewegingen voor de betreffende locatie is er geen belemmering om het betreffende pand Leidseplein 19 – Kleine Gartmanplantsoen 1-3 te realiseren.