

Verkeersonderzoek

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

Gemeente Amsterdam



Leidseplein – Kleine-Gartmanplantsoen te Amsterdam (foto situatie 2014)

Bijlage bij de Ruimtelijke Onderbouwing

In opdracht van: Caransa Groep B.V.

Opgesteld door: ^{5.1.2.e} / Alec Breunesse consultancy

Datum: januari 2016, geactualiseerd 10 juli 2018

1. Samenvatting

Op de locatie van het huidige Grand Café Heineken Hoek aan het Leidseplein 19 – Kleine-Gartmanplantsoen 1-3 te Amsterdam is een aanvraag afwijking bestemmingsplan aangevraagd voor het oprichten van een hotel (hierna: “Heineken Hoek”). Dit verkeerskundig rapport maakt onderdeel uit van de ruimtelijke onderbouwing behorende bij de omgevingsvergunning afwijking bestemmingsplan.

Aangezien het Leidseplein en Kleine-Gartmanplantsoen sinds de herinrichting van het Leidseplein nagenoeg verkeersvrij zijn voor auto- en vrachtverkeer is dit rapport voornamelijk gefocust op het (fiets)parkeren en laden en lossen. De uitkomsten van het uitgevoerde veldonderzoek zijn dat voor de hotelactiviteit geen hinder te verwachten is ten gevolge van het laden en lossen voor de locatie Kleine-Gartmanplantsoen en dat ten gevolge van het laden en lossen voor het Grand Café Heineken Hoek geen wijzigingen optreden ten opzichte van de huidige situatie.

De overige vervoersstromen van fietser, ov-gebruikers en voetgangers, zullen niet meetbaar afwijken ten opzichte van het huidige gebruik van de locatie en het Leidseplein. Dit wordt nader toegelicht in de paragraaf Saldering in hoofdstuk 5. In de behoefte van fietsparkeerplekken voor bezoekers en/of werknemers kan in de openbare ruimte worden voorzien; tegenover de projectlocatie zijn fietsenrekken aanwezig en de gemeente zal een fietsparkeerkelder aanleggen, van beide voorzieningen kan door bezoekers en werknemers gebruik worden gemaakt.

2. Inleiding

In het bouwplan voor de Heineken Hoek wordt uitgegaan van een hoogwaardig uniek hotel waarbij de onderste twee bouwlagen en de kelder van het gebouw dezelfde horecafunctie 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.

In de voorliggende notitie wordt ingegaan op de gevolgen van de Heineken Hoek op het gebied van verkeer en vervoer. Om hier inzicht in te krijgen is het van belang de huidige situatie met de toekomstige situatie 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. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de gevolgen voor fietsverkeer en –parkeren. De opzet van het onderzoek voor het veldwerk is opgenomen in hoofdstuk 6, de uitvoering van het veldonderzoek is beschreven in hoofdstuk 7, 8 en 9. De conclusies zijn weergegeven in hoofdstuk 10 en 11.

3. Onderzoeksvraag

De centrale vraag in het rapport is of het hotel (met de ingang voor bezoekers, personeel en goederen aan het Kleine-Gartmanplantsoen 1-3) gevolgen heeft voor het laden en lossen in de bestaande omgeving. De effecten kunnen 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 verkeersbewegingen ten gevolge van het laden en lossen voor het Grand Café zullen na de bouwperiode gelijk blijven bij gelijke bedrijfsvoering. Deze activiteiten voor laden en lossen ten behoeve van de horeca vinden reeds plaats op het Leidseplein en ondergaan geen verandering. Dit geldt zowel voor het autoverkeer op het plein als voor de functionaliteit laden en lossen voor de betreffende locatie.

De gemeente Amsterdam is inmiddels gestart met de herinrichting van het Leidseplein. Deze herinrichting bestaat uit het oprichten van een voorziening voor het parkeren van fietsen en het nagenoeg autovrij maken van het Leidseplein vanaf de Leidsebrug. Het hotel is bereikbaar met de taxi (in de directe nabijheid van het hotel, op de Leidsebrug, is een taxistandplaats), het ov-transport en het lopen van deze halte naar het hotel. De hotelgasten kunnen gebruik maken van de in de nabijheid van het hotel gelegen fietsverhuurpunten.

In januari 2013 heeft DIVV een rapportage opgesteld over de effecten van de herinrichting van het Leidseplein. De rapportage “VO120236: Levering verkeersintensiteiten Stadhouderskade, d.d. 11 januari 2013” is het uitgangspunt geweest voor de gemeente Amsterdam om de herinrichting mogelijk te maken. Deze rapportage is ook meegenomen in dit rapport teneinde te bezien wat de effecten zijn van de hotelfunctie. De conclusie is dat de herinrichting van het Leidseplein een gelijke verkeersdruk zal hebben als voor de herinrichting met op sommige punten een verbetering.

4. Locatie en situatie

Programma en ontsluiting

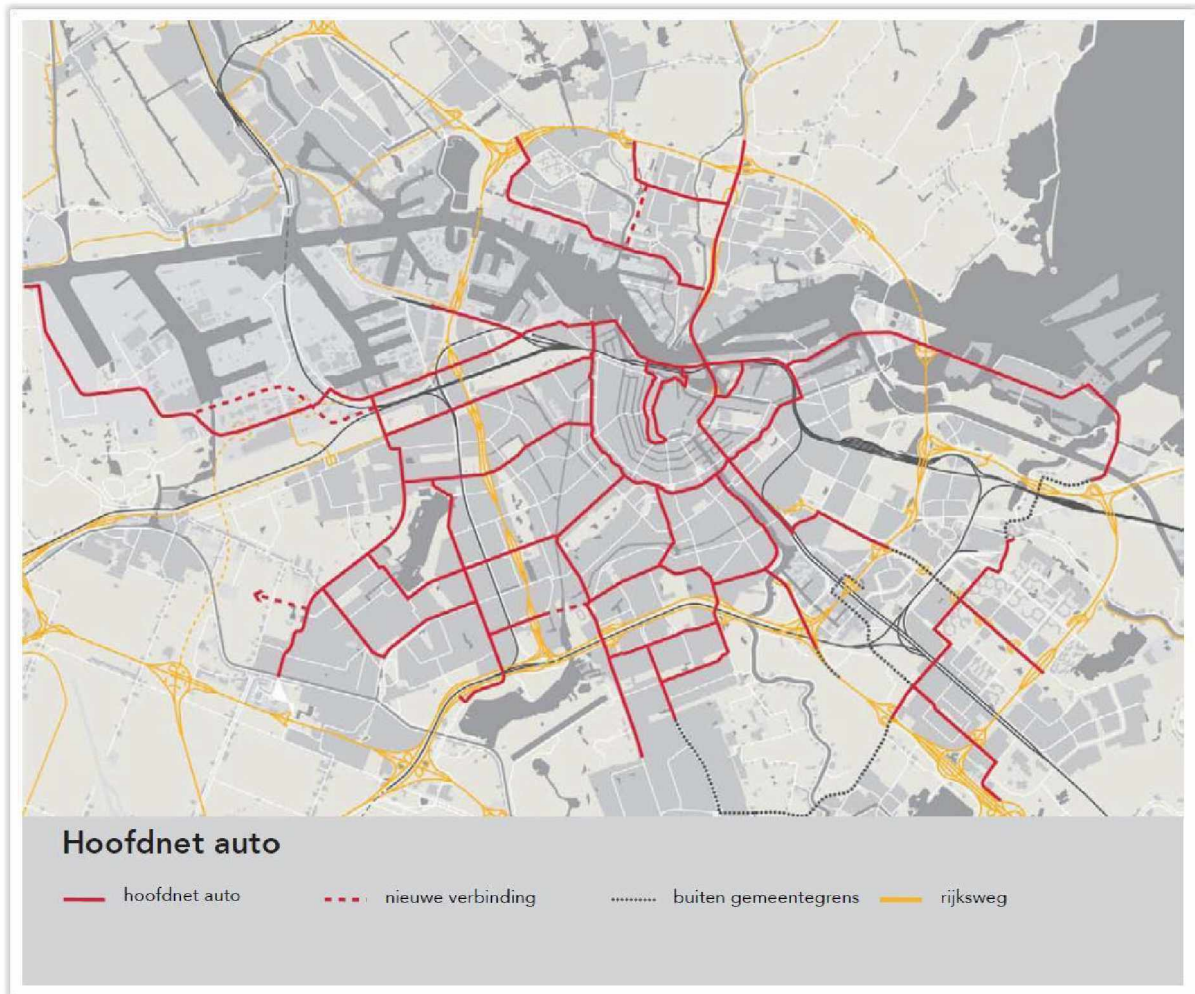
Volgens het ter plaatse geldende bestemmingsplan ‘Zuidelijke binnenstad’ zijn in het gehele gebouw functies als kantoren, horeca, voorzieningen (o.a. onderwijs, gezondheidszorg, culturele voorzieningen en recreatieve voorzieningen), galeries en bedrijven toegestaan. De bestemming voor alle bouwlagen 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 voornamelijk via de Marnixstraat en de Weteringschans de locatie benaderen. De genoemde verkeersstromen komen overeen met uitgangspunten van de rapportage van DIVV van 11 januari 2013.

Herinrichting Leidseplein

Het Leidseplein, het Kleine-Gartmanplantsoen en de Marnixstraat (tussen Leidsekade en Leidseplein) zijn autovrij. Hierdoor verandert de verkeerscirculatie in het plangebied. Zo wordt de rijrichting op de Ziesenskade omgedraaid en komt er tweerichtingsverkeer in de Nieuwe Passeerdersstraat. Op de Ziesenskade en Leidsekade komen verzinkbare palen, waardoor deze kades beperkt toegankelijk worden. Vanaf de Stadhouderskade (hoofdnet Auto) wordt links afslaan richting het Leidseplein niet meer mogelijk. De Leidsebrug is straks alleen vanuit de richting van het Rijksmuseum toegankelijk voor auto's, taxi's en laad- en losverkeer. De Hirsch Garage en Holland Casino blijven via de Leidsebrug bereikbaar. Auto's uit de Hirsch Garage kunnen via de rijweg op de Leidsebrug naar de Stadhouderskade rijden. Vanaf de Stadhouderskade kunnen taxi's vanuit oostelijke richting de taxiopstelstrook in het Leidsebosje oprijden. Vanaf de taxiopstelstrook rijden de taxi's door naar de taxistandplaats. Vanaf de taxistandplaats keren de taxi's op de Leidsebrug om richting de Stadhouderskade.



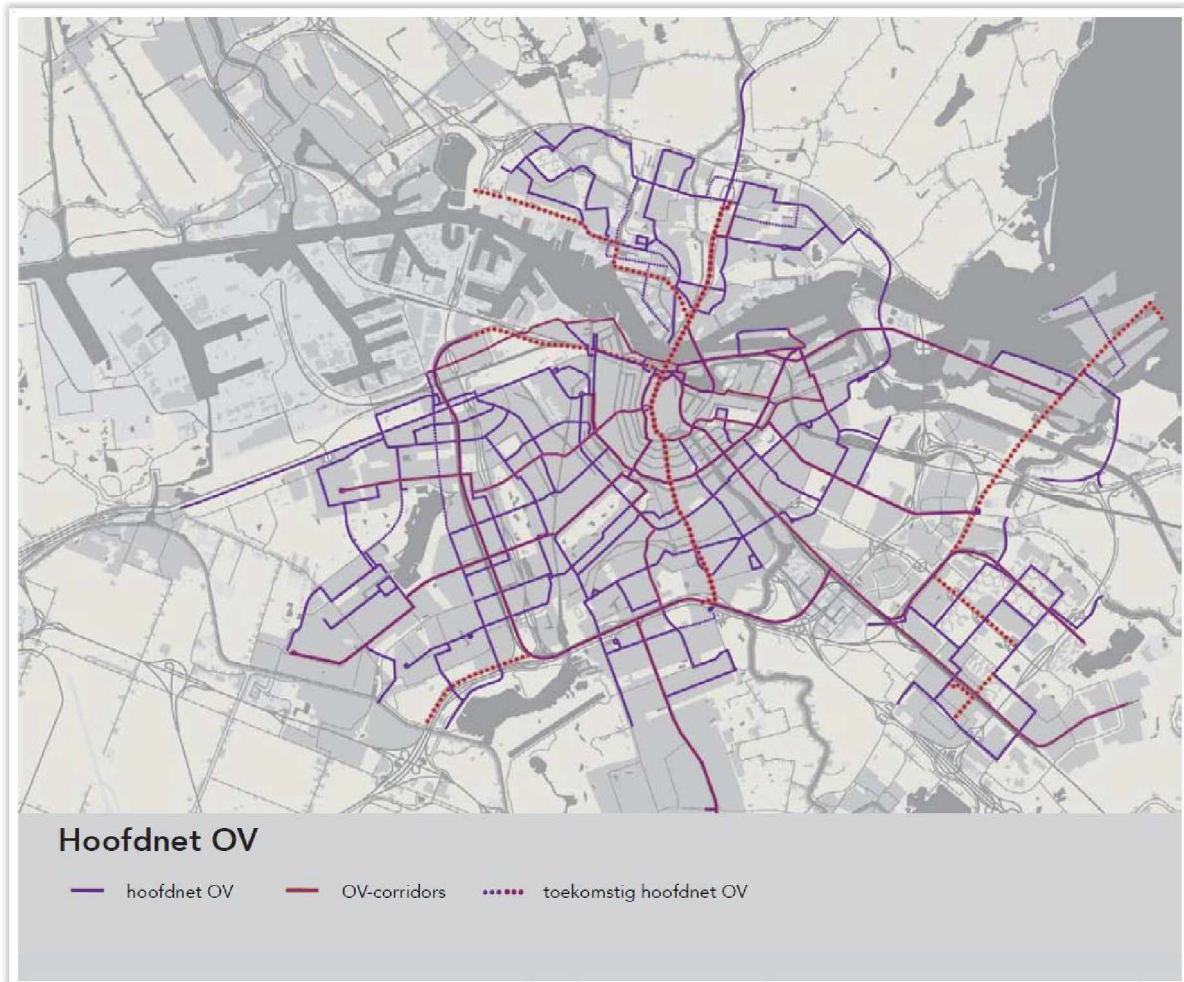
De rijweg van het Kleine-Gartmanplantsoen bestaat ter hoogte van het projectgebied uit één rijstrook.

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 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. De gemeente gaat er vanuit dat de huidige situatie van het laden en lossen ook na de completering van de herinrichting van het Leidseplein eind 2018 op dezelfde wijze zal plaatsvinden en gecontinueerd zal worden.

In de Nota Parkeren Auto 2017 valt de locatie onder “gebiedstype A” voor de parkeernormen. Voor de functie hotel wordt in de nota gekeken naar de normen behorend bij “Voorzieningen, hoofdstuk 4”. Voor voorzieningen zijn de CROW –kerncijfers het uitgangspunt. Deze worden in deze studie dan ook gebruikt. Het betreft hier maximumnormen, voor de gebiedslocatie zijn geen minimum parkeernormen voorgeschreven. Conform de Nota Parkeren Auto 2017 kan de uitkomst van nul parkeerplekken worden toegepast als er in directe omgeving (tot 800m) hoogwaardig openbaar vervoer, fietsen en of taxi beschikbaar zijn. Van dat laatste is in het onderhavige geval sprake.

Openbaar vervoer

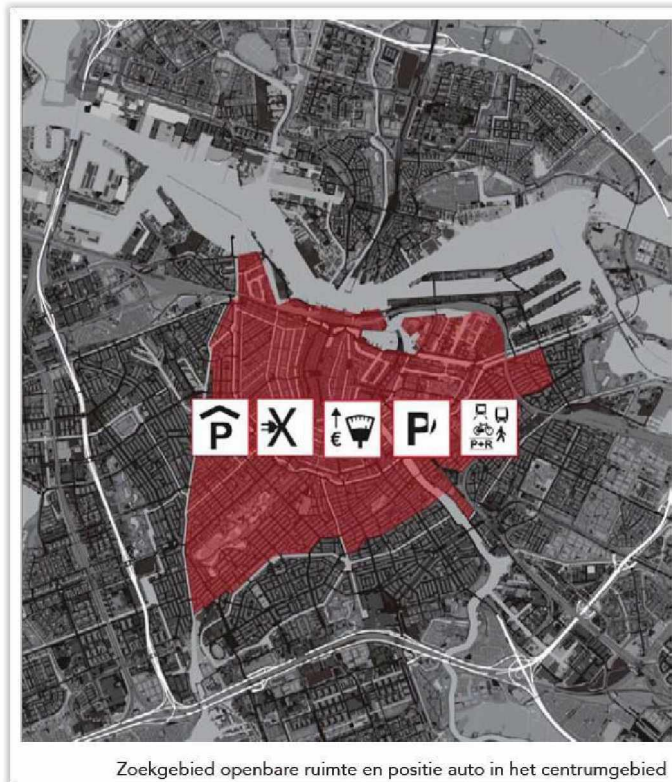
Het projectgebied is net als de rest van het centrum van Amsterdam zeer goed ontsloten via het openbaar vervoer. Op de Leidsebrug stoppen tram 1, 2, 5, en in de Marnixstraat stoppen trams 7 en 10 en diverse buslijnen. Ze verbinden de locatie met het station Amsterdam Centraal en met de gebieden ten westen van de stad. Nabij het Leidseplein (op de Leidsebrug) is een taxistandplaats.



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 Structuurvisie 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.



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 gemeentelijke Nota Parkeren Auto 2017 zijn de actuele kencijfers van de CROW het uitgangspunt bij het bepalen van de parkeerbehoefte (categorie “voorzieningen”. Deze kencijfers worden, samen met actuele gegevens over de verkeersgeneratie van specifieke functies, gebruikt om tot een parkeernorm te komen. Als blijkt

dat in Amsterdam bepaalde functies substantieel minder autoverkeer genereren dan landelijk, dan wordt dit verrekend met het kencijfer van de CROW om zo tot een actuele (lagere) parkeernorm te komen. 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 gemiddelde Nederlandse gemeente.

Omdat de Amsterdamse situatie in een aantal gevallen sterk 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 gebruikt gemaakt van de landelijke kengetallen van het CROW. Deze methodiek sluit aan op de Nota Parkeren 2017 zoals in Hoofdstuk 4 wordt gehanteerd. De uitkomst van het toepassen van de norm dat een maximumnorm van 0 parkeerplekken voor deze locatie kan worden vastgesteld.

Verkeersgeneratie programma

Zoals eerder is aangegeven is het gebouw in gebruik als horecagelegenheid. In deze specifieke situatie is geen kengetal toe te passen aangezien het projectgebied in een nagenoeg autovrije 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 weekdagermaal van een 4 sterren hotel op deze locatie in Amsterdam minimaal 12,6 ritten per 10 kamers en maximaal 15,5 ritten. In CROW publicatie 272 is opgenomen dat de verkeersgeneratie per weekdagermaal gelijk is aan de verkeersgeneratie per werkdagermaal. 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 12.00 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 te kunnen parkeren. In de werving van hotelgasten zal hier nadrukkelijk aandacht aan worden gegeven. De dichtstbijzijnde ontsluiting met de auto zijn de parkeervoorzieningen in de Marnixstraat en de kleine garage op het Max Euweplein. Hotels in de binnenstad van Amsterdam hebben door het autoluw/autovrij maken van de binnenstad steeds meer het karakter van “lopend te bereiken”. Voor deze nieuwe vorm van bereiken zijn geen normen beschikbaar. De gasten zullen (net als andere gasten van hotels in de binnenstad/centrum) gebruikmaken van de bestaande infrastructuur van openbaar vervoer, taxi's en voetpaden voor voetgangers.

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 nagenoeg 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). De bron voor deze conclusie is het verkeersonderzoek DIVV van 11 januari 2013.

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

Parkeren horeca

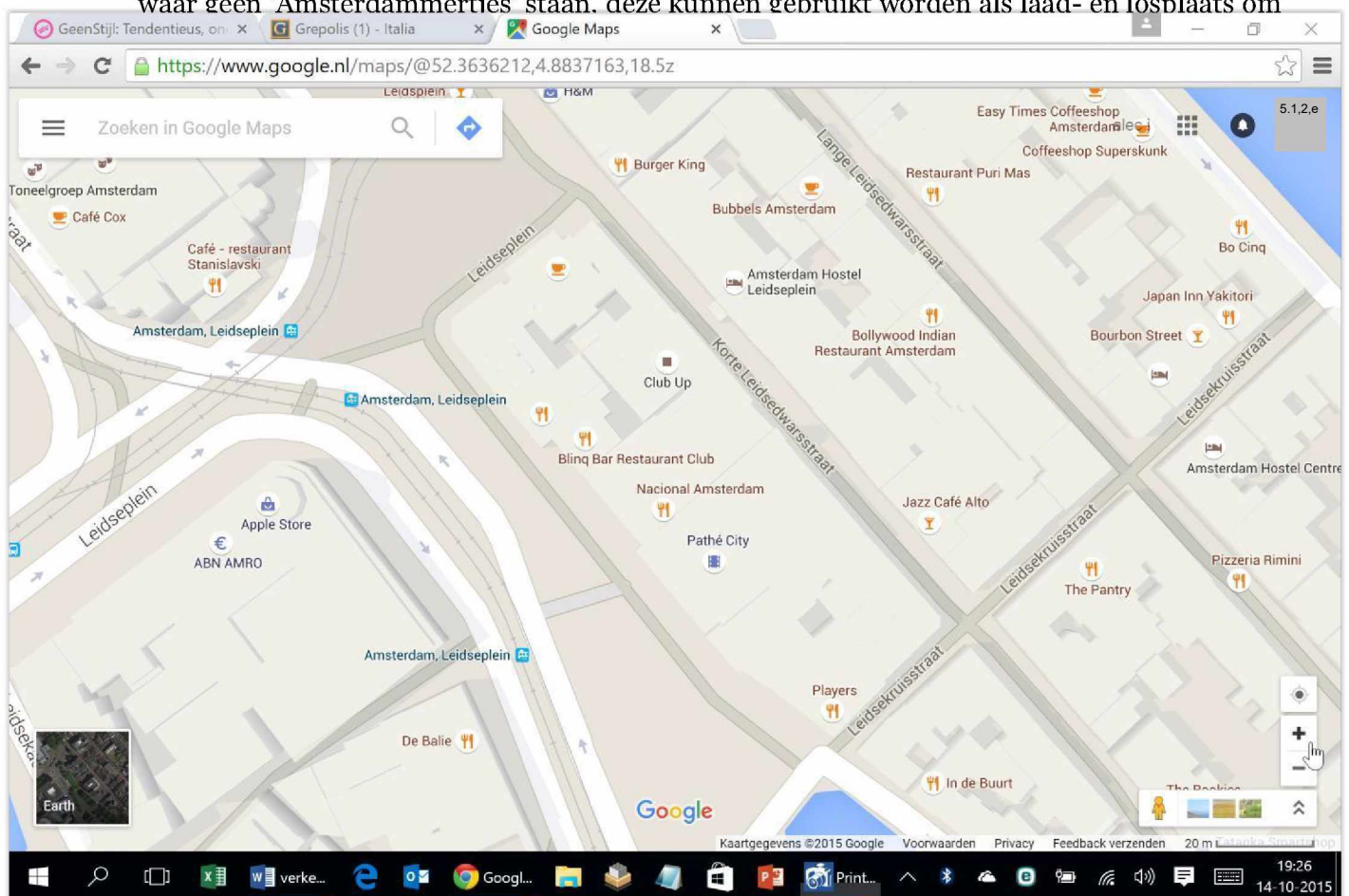
Zoals eerder is aangegeven is het gebouw momenteel in gebruik als horeca. De parkeerbehoefte is laag omdat de werknemers en bezoekers met de fiets of het openbaar vervoer naar het gebouw komen. De werknemers en bezoekers die met de auto komen, parkeren tijdens de openingstijden van het café in openbare 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 zowel om 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 07.00-12.00 uur, voor de Leidsekruisstraat is dit van 07.00-19.00 uur. Voor de bedrijven aan het Kleine-Gartmanplantsoen (het filmtheater en een ander horeca bedrijf) bestaat de mogelijkheid om te bevoorraden via de Korte Leidsedwardsstraat. 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 'Amsterdammerties' staan, deze kunnen gebruikt worden als laad- en losplaats om



5. Fietsverkeer en parkeren

Saldering

Voor de berekening van de gevolgen van verkeer (waaronder fietsverkeer) kan een vergelijking worden gemaakt tussen de toename als gevolg van het hotel, ten behoeve waarvan van het bestemmingsplan wordt afgeweken, en de maximale toename die is te verwachten bij functies die ter plaatse op grond van het bestemmingsplan zijn toegestaan.¹

Op basis van de Nota parkeernormen fiets en scooter maart 2018 (welke Nota op het onderhavige project overigens niet van toepassing is, zie hierna), geldt voor horeca III gelegen in zone 1 een fiets parkeernorm van 20 plekken per 100 m² bvo horeca. Voor hotels in zone 1 geldt een fiets parkeernorm van 0,4 plek per kamer.

Momenteel is op de locatie een pand gevestigd dat wordt gebruikt voor horeca (toegelaten op grond van bestemmingsplan op alle bouwlagen), bestaande uit 1425 m² bvo horeca (kelder 335 m², begane grond 406 m², 1e verdieping 436 m², 2e verdieping 176 m² en zolder BVO 72 m²).

Het nieuwe pand kent een totaal oppervlakte van ca. 2.510 m² bvo en bestaat uit een horecagelegenheid met een totaal oppervlakte van 889 m² bvo (in het souterrain, op de begane grond en op de eerste verdieping) en een hotel met 36 hotelkamers.

Dit betekent dat bij toepassing van de Nota parkeernormen fiets en scooter, het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen op grond van de parkeernorm in de oude situatie leidt tot een hoger aantal vereiste fietsparkeerplaatsen (285 pp), dan in de nieuwe situatie (192,2 pp), zoals volgt uit onderstaand overzicht:

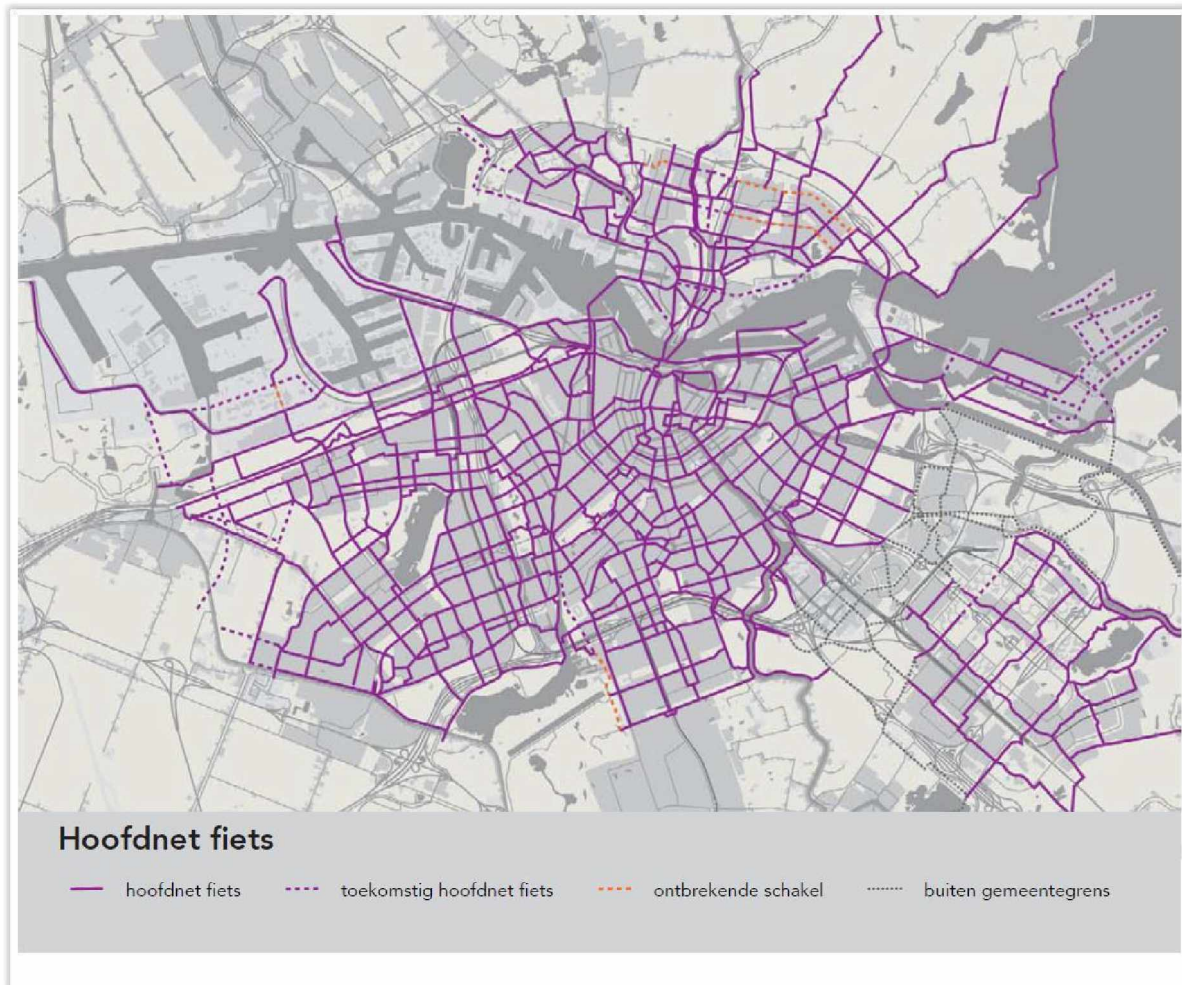
	Aantal pp huidige situatie	Aantal pp nieuwe situatie omgevingsvergunning
Horeca (20 pp / 100 m ² bvo)	285 (1425 m ² bvo)	177,8 (889 m ² bvo)
Hotel (0,4 pp / hotelkamer)	Nvt	14,4 (36 kamers)
Totaal aantal pp benodigd	285 pp	192,2 pp

Een toename van het aantal fietsers als gevolg van het hotel, in vergelijking met het aantal fietsers dat de reeds toegestane functies ter plaatse kunnen genereren is derhalve redelijkerwijs niet te verwachten.

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. Nabij de projectlocatie komt een fietsparkeerkelder om fietsen (bewaakt) te kunnen stallen. Dit is een uitvloeisel van het ondergronds parkeren van voertuigen en fietsen, zoals gemeld in de Nota Parkeren Auto 2017.

¹ Zie hiervoor ABRvS 13 september 2017, ECLI:NL:RVS:2017:2460.



Langs het Kleine-Gartmanplantsoen is aan beide zijden van de rijbaan een fietsstrook aanwezig.

Op 14 maart 2018 heeft de gemeenteraad de Nota parkeernormen fiets en scooter vastgesteld (hierna: “de Nota”). Op grond van de Nota geldt voor de Heineken Hoek (gelegen in zone 1) en het gebruik als hotel een fietsparkeernorm van 0,4 per hotelkamer (voor medewerkers en gasten). Op basis van de 36 hotelkamers van het onderhavige hotel, zou daarom op grond van de Nota een fietsparkeernorm van 14,4 fietsparkeerplekken gelden. De Nota is evenwel niet van toepassing op aanvragen voor een omgevingsvergunning die zijn ingediend voorafgaand aan het moment van publicatie van het vaststellingsbesluit van de Nota. Dit betekent dat de Nota niet van toepassing is op de Heineken Hoek. De Nota geeft aan dat voor het bestaande gebruik een oplossing moet worden gezocht in de bestaande/nieuwe voorzieningen in de openbare ruimte.

Aan de parkeernorm van 14,4 fietsparkeerplekken kan in deze openbare ruimte ruimschoots worden voldaan. Tegenover de projectlocatie zijn fietsenrekken aanwezig waarvan gebruik kan worden gemaakt. Voorts zal de gemeente Amsterdam een fietsparkeerkelder onder het Kleine-Gartmanplantsoen (vrijwel naast de projectlocatie) aanleggen en in uitvoering nemen, als onderdeel van de herinrichting van het Leidseplein.

De bezoekers en werknemers van de horeca en het hotel kunnen gebruik maken van deze voorziening. De fietsparkeerkelder die door de gemeente wordt aangelegd is grotendeels bedoeld voor het uitgaanspubliek van het Leidseplein en zal door dat publiek dus voornamelijk ‘s-avonds en ‘s-nachts worden gebruikt. De werknemers en bezoekers van het

hotel zullen echter voornamelijk overdag gebruik willen maken van de fietsparkeerkelder, zodat er sprake kan zijn van dubbelgebruik (indien nodig).

6. Opzet van het veldonderzoek

Tijdens een in 2015 uitgevoerd veldonderzoek zijn de volgende aspecten onderzocht:

1. veldonderzoek hoe lang, hoeveel en op welke tijden er in het gebied geladen, gelost en (tijdelijk) geparkeerd wordt;
2. veldonderzoek of de bestaande voorzieningen voor laden en lossen op het Kleine-Gartmanplantsoen voldoende zijn voor het op te richten bouwwerk met hotelfunctie;
3. Veldonderzoek 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 veldonderzoek 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 veldonderzoek 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 Leidsekruisstraat 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 – Leidsekruisstraat – 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 veldonderzoek (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 veldonderzoek 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 veldonderzoek 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 19.00 uur (= 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 uur en op drie dagen is dit niet waargenomen omdat de veldwerker na 14:00 uur 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.

7. Uitvoering van het veldonderzoek

Het veldonderzoek 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 uur en 07.00-19.00 uur. Het veldonderzoek 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.

Een nieuw veldonderzoek na de eerste fase van de herinrichting van het Leidseplein wordt niet nodig geacht. Noch de studie van DIVV, noch de onderzoeken voor verkeer-en vervoer in het bestemmingsplan "Taxiopstelstrook Leidsebosje" geven aanleiding om een nieuw veldonderzoek te rechtvaardigen. Verder zijn de aard van de activiteiten in de huidige situatie vergelijkbaar met de aard van activiteiten voor de planlocatie. In de huidige situatie wordt het pand gebruikt voor horeca (levering van goederen) en in de toekomstige situatie voor horeca en hotel (levering van goederen).

8. laad- en los bewegingen ten gevolge van hotel

De activiteiten van het te ontwikkelen pand met hotelfunctie bestaat (voor het gemotoriseerde verkeer) qua laden en lossen uit de volgende (twee maal vijf) 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 (cv, luchtinlaat, lift, etc.) (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 Leidsedwardsstraat.

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.

9. 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 opstoppingen

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. Dit is ook van toepassing nadat het Leidseplein is heringericht.

10. De resultaten van het veldonderzoek zijn als volgt samen te vatten:

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

1. Het laden en lossen voor deze locatie heeft ongeveer dezelfde capaciteit als de Leidsekruisstraat, 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 vijf voertuigbewegingen (totaal tien (twee maal vijf) verkeersactiviteiten) toe te voegen aan de bestaande activiteiten. Door op twee manieren te kunnen aankomen en wegrijden 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 vijf bewegingen (is tien verkeersbewegingen, twee maal vijf) per dag geen probleem voor het lossen op de locatie, dan wel het lossen met de gelijktijdigheid van andere voertuigen.

11. Conclusie en aanbeveling

Het pand met hotelfunctie genereert een kleine toename aan verkeersactiviteiten (vijf bewegingen per dag, totaal tien verkeersbewegingen, twee maal vijf). 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.

Voorts geldt dat in de behoefte van fietsparkeerplekken voor bezoekers en/of werknemers in de openbare ruimte kan worden voorzien; tegenover de projectlocatie zijn fietsenrekken aanwezig en de gemeente zal een fietsparkeerkelder aanleggen, van beide voorzieningen kan door bezoekers en werknemers gebruik worden gemaakt.

De andere vervoersstromen van fietsers, ov-gebruikers en voetgangers zullen niet meetbaar afwijken ten opzichte van het huidige gebruik van de locatie en het Leidseplein.