



## Effecten van verschuiving ondergeschikte horeca naar zelfstandige horeca

Aan Saskia Soetekouw , Projectmanagement Bureau  
Van Lisa Pierotti, Verkeer en Openbare Ruimte, 06-22568867, l.pierotti@amsterdam.nl  
Kopie aan Erica Wolff  
Datum 19 oktober 2018

In 2017 is er naar aanleiding van de partiele herziening van het onherroepelijke bestemmingsplan Overhoeks onderzoek gedaan naar de effecten op het wegverkeer van uitbreiding van 50.000 m<sup>2</sup> BVO van het programma voor Overhoeks. In dit onderzoek is weinig tot geen rekening gehouden met zelfstandige horeca. Men is er altijd vanuit gegaan dat de horeca die in het congreshotel Maritim gevestigd zou worden, ondergeschikt zou zijn. Dit houdt in dat de horeca alleen toegankelijk is voor gasten van het Maritim hotel.

Vanuit de ontwikkelaar is de vraag gesteld om de horeca openbaar toegankelijk te maken. Om de mogelijke effecten op het wegverkeer van een dergelijke wijziging in beeld te brengen, heeft Goudappel Coffeng met behulp van kentallen de ritgeneratie van zelfstandige horeca berekend. Tevens hebben zij een uitruil gedaan met andere functies binnen het bestemmingsplan, omdat de maximale hoeveelheid m<sup>2</sup> BVO niet overschreden mag worden.

In hun rapport van 5 oktober 2018 met kenmerk: 002930.20181004.N1.01 is berekend met welke bestaande functie uitgeruild moet worden om tot een wordt case scenario te komen. Omdat voor 'horeca' wordt uitgegaan van 10.000 m<sup>2</sup> BVO en er nu 4000 m<sup>2</sup> BVO horeca bijkomt, wordt de grens met 4000 m<sup>2</sup> BVO overschreden. Uit het rapport van Goudappel Coffeng blijkt dat de functie met de minste verkeersgeneratie in de ochtend- en avondspits de hotelfunctie is.

De 'nieuwe' ritgeneratie zoals beschreven staat op pagina 4 van bovengenoemd rapport is ingevoerd in het verkeersmodel in de planvariant zoals gebruikt voor het rapport met nummer 160350.

Het doel van deze exercitie is om de belasting op de kruispunten in het gebied te bepalen. Leidt de toevoeging van zelfstandige horeca tot knelpunten?

In tabel 1 is de kruispuntbelasting te zien van de relevante kruispunten voor de ochtend- en avondspits voor zowel de gemiddelde belasting als de belasting van de drukste stroom.

2027 plan+zelfstandige horeca				
Kruispunt	OS gemiddeld	OS drukste stroom	AS gemiddeld	AS drukste stroom
Klaprozenweg-Ridderspoorweg	48%	91%	66%	99%
Ridderspoorweg-Papaverweg	10%	15%	20%	27%
Ridderspoorweg-Distelweg	13%	20%	28%	43%
Distelweg-Asterweg	8%	10%	17%	32%
Docklandsweg-Bercyalaan	11%	20%	12%	15%
Badhuiskade-Van der Pekbrug	17%	20%	23%	27%
Mosplein	36%	48%	44%	47%
Mosplein-J. Van Hasseltweg	71%	106%	73%	109%
Mosplein-Papaverweg	48%	70%	52%	87%
Klaprozenweg-Papaverweg	76%	85%	81%	85%

In tabel 2 is de kruispuntbelasting uit het onderzoek naar de uitbreiding van 50 000 m<sup>2</sup> BVO te zien

2027 plan				
Kruispunt	OS gemiddeld	OS drukste stroom	AS gemiddeld	AS drukste stroom
Klaprozenweg-Ridderspoorweg	48%	91%	65%	99%
Ridderspoorweg-Papaverweg	10%	15%	19%	25%
Ridderspoorweg-Distelweg	13%	21%	26%	40%
Distelweg-Asterweg	8%	10%	15%	28%
Docklandsweg-Bercyalaan	10%	19%	7%	9%
Badhuiskade-Van der Pekbrug	15%	20%	15%	19%
Mosplein	36%	48%	42%	45%
Mosplein-J. Van Hasseltweg	71%	106%	73%	107%
Mosplein-Papaverweg	48%	70%	51%	85%
Klaprozenweg-Papaverweg	76%	85%	81%	85%

Zoals in de tabellen is te zien, leidt de verschuiving naar zelfstandige horeca niet tot nieuwe knelpunten (overigens zijn de 'bestaande' knelpunten ook niet direct toe te schrijven aan het bestemmingsplan Overhoeks. Deze kruispunten zijn vandaag de dag al overbelast). Vooral de kruispunten die aan de Strip grenzen, laten een hogere belasting zien, maar deze zorgen modelmatig niet voor problemen in de doorstroming.