

Verkeerstelling Oude Pijp Amsterdam

September 2016



Datum: 08-03-2017

Auteur: Nick Heijdeman

Inhoud

1. OMSCHRIJVING ONDERZOEK	3
1.1 Situatieomschrijving	3
1.2 Omschrijving en doel verkeerstellingen	4
1.3 Locaties	4
2. VERKEERSTELLINGEN	5
2.1 Verkeersintensiteit.....	5
2.2 Verdeling verkeersstromen	6
2.3 Verdeling verschillende typen vrachtvoertuigen	7
3. VRACHTVERKEER EN LAAD- EN LOSPLEKKEN OBSERVATIE	8
3.1 Totaalbeeld.....	8
3.2 Parkeergedrag vrachtverkeer.....	11
3.3 Gebruik laad- en losplekken per segment	13
3.4 Bezettingsgraad laad- en losplekken	14
4. BOUWJAAR EN MOTORTYPE	15
4.1 Bouwjaar	15
4.2 Motortype	16
5. BIJLAGEN	17
5.1 Kaart de Pijp met locaties tellingen	17
5.2 Verdeling verkeersstromen per locatie	18
5.3 Verdeling typen vrachtvoertuig per locatie	22
5.4 Vrachtvoertuigen per segment per locatie	26
5.5 Parkeergedrag per locatie	29
5.6 Gebruik laad-losplekken per locatie	32
5.7 Bezettingsgraad laad-losplekken per locatie	35

1. Omschrijving onderzoek

Dit rapport presenteert de resultaten van een verkeersonderzoek uitgevoerd door studenten van de Hogeschool van Amsterdam, in de Pijp in Amsterdam. In dit hoofdstuk volgt een korte situatieomschrijving van de situatie in de Pijp, een omschrijving van de verkeerstellingen en een korte weergave van de locaties waar het onderzoek is uitgevoerd.

1.1 Situatieomschrijving

Om Amsterdam aantrekkelijker te maken voor de bezoekers is de gemeente een project begonnen om een brede entree voor de stad te creëren: De Rode Loper. Deze Rode Loper zal zich bevinden in de stadsdelen Centrum en Zuid.

In het nieuwe ontwerp wordt de Ferdinand Bolstraat autovrij. Er zullen venstertijden worden ingesteld voor het laden en lossen (9-12 uur). Het verkeer kan tussen deze tijden de straat bereiken via de Hobbemakade en de Albert Cuypstraat (Definitief Ontwerp Ferdinand Bolstraat, 2014). De zijstraten van de Ferdinand Bolstraat zullen wel toegankelijk zijn voor verkeer, hier komen laad- en losplekken dicht bij de kruisingen met de Ferdinand Bolstraat.

Voorts wordt er in de Ferdinand Bolstraat gewerkt aan de Noord/Zuidlijn. Het gebied wordt beter bereikbaar met het openbaar vervoer, met een metrostation in de Pijp dat momenteel gebouwd wordt. Als gevolg hiervan zijn er op dit moment veel werkzaamheden en een aantal wegopbrekingen in het gebied. In de toekomst zal het gebied, door de komst van de Noord/Zuidlijn, meer bezoekers aantrekken. Dit betekent ook dat er meer goederen het gebied in moeten voor de bevoorrading van winkels en horeca gelegenheden.

De huidige drukte en de toekomstige veranderingen in het gebied zijn aanleiding geweest voor het verkeersonderzoek naar goederenvervoer.



Figuur 1 Impressie nieuwe situatie Ferdinand Bolstraat

1.2 Omschrijving en doel verkeerstellingen

Voor Stadsdeel Zuid doet het Onderzoeksprogramma Urban Technology van de Hogeschool van Amsterdam onderzoek naar het verkeer in de Pijp, met de focus op de Ferdinand Bolstraat en omgeving. Dit onderzoek bestaat uit het tellen van het verkeer, het bijhouden van het laad- en losgedrag van vrachtverkeer en het gebruik van de laad- en losplekken.

Dit onderzoek is uitgevoerd door 42 studenten van de minor 'Urban Logistics' van de Hogeschool van Amsterdam. De studenten zijn opgedeeld in zeven groepen verdeeld over evenveel locaties. Gedurende drie dagen (woensdag 6, dinsdag 7 en donderdag 8 september 2016) hebben de studenten het verkeer geobserveerd op verschillende tijden, variërend per dag, tussen 7:00 en 19:00 uur.

De observatiemomenten waren als volgt:

Dinsdag 6 september van 07:00 uur tot 13:00 uur.
Woensdag 7 september van 13:00 uur tot 19:00 uur.
Donderdag 8 september van 07:00 uur tot 17:00 uur.

1.3 Locaties

Zoals eerder vermeld zijn de studenten verdeeld over een zevental locaties. Drie van deze locaties liggen aan de Ferdinand Bolstraat en de overige vier liggen in de omgeving hiervan. Zij luiden als volgt:

- Team 1: Gerard Douplein
- Team 2: Kruising Govert Flinckstraat en Eerste van der Helststraat
- Team 3: Kruising Eerste Jan Steenstraat en Sarphatistraat
- Team 4: Kruising Eerste van der Helststraat en Tweede Jacob van Campenstraat

- Team 5: Kruising Ferdinand Bolstraat en Eerste Jan Steenstraat
- Team 6: Kruising Ferdinand Bolstraat en Govert Flinckstraat
- Team 7: Kruising Ferdinand Bolstraat en Eerste Jan van der Heijdenstraat

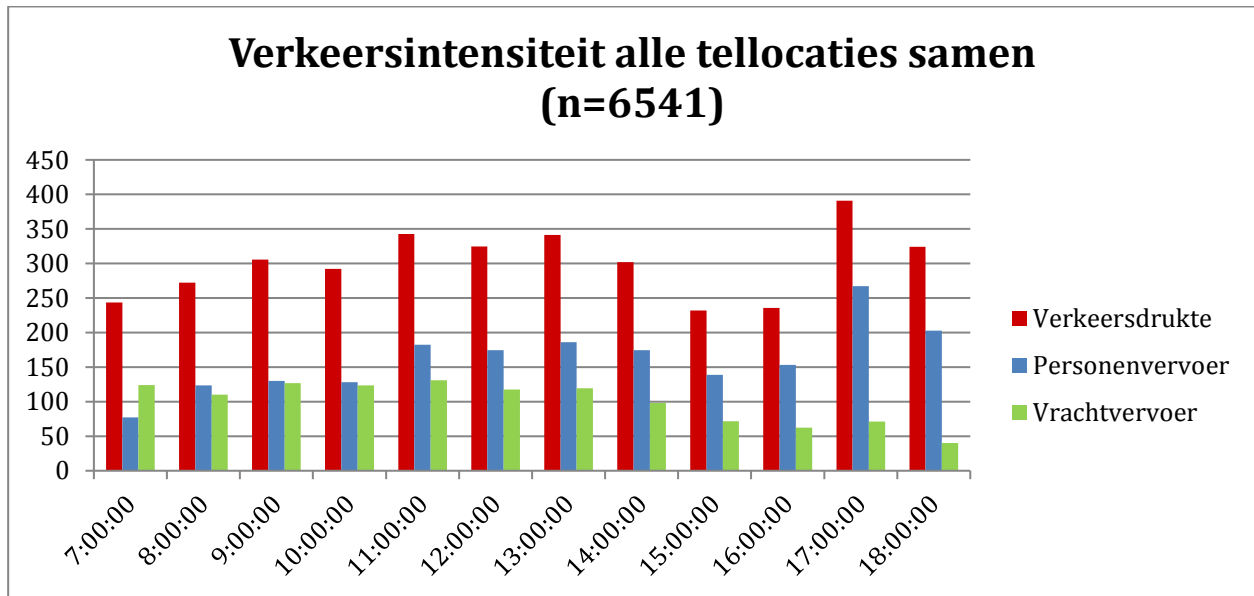
Voor een kaart van deze locaties, zie bijlage 'Kaart de Pijp' (bijlage 5.1). De Govert Flinckstraat was deels afgesloten gedurende de tellingen en als gevolg hiervan zijn er minder observaties gedaan dan te verwachten is. Ook was de nabije Ceintuurbaan afgesloten, waardoor het verkeer werd omgeleid via de Eerste Jan van der Heijdenstraat. Dit zorgt ervoor dat het aantal observaties daar hoger is dan normaal.

2. Verkeerstellingen

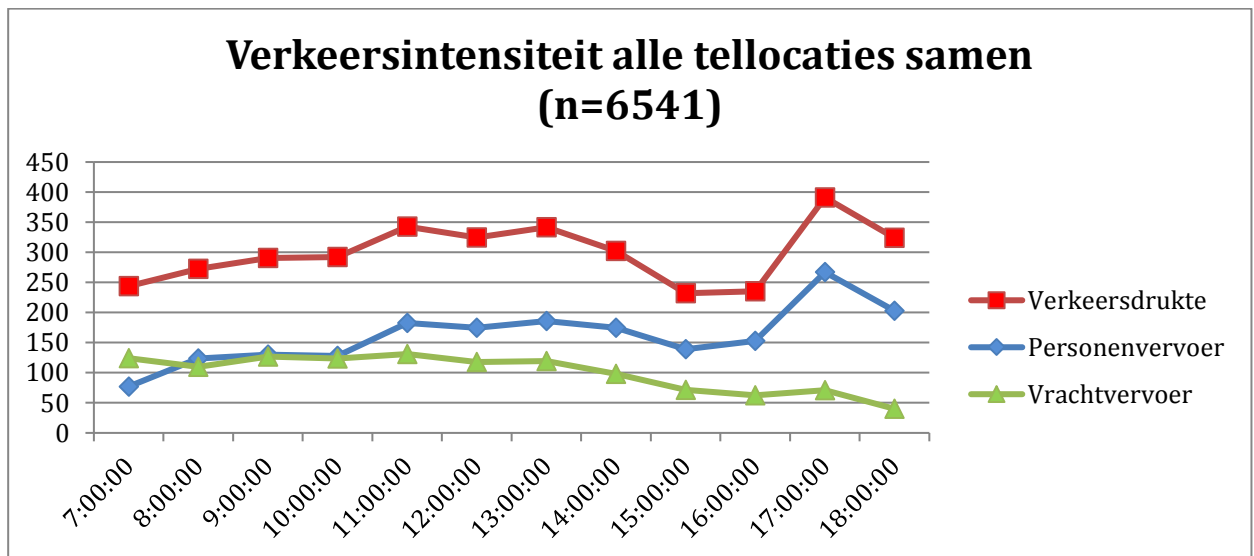
Allereerst zal er worden ingegaan op de intensiteit van het verkeer en de samenstelling hiervan. Er wordt gekeken naar de intensiteit per uur over alle locaties, de verdeling van de typen verkeersstromen en de verschillende typen vrachtverkeer.

2.1 Verkeersintensiteit

Gedurende de drie dagen zijn er in totaal 6541 voertuigen geteld. In de onderstaande grafieken is te zien hoe hoog de verkeersdrukte was per uur en hoe deze is verdeeld over personenvervoer en vrachtvervoer.



Figuur 2 Verkeersintensiteit de Pijp



Figuur 3 Verkeersintensiteit de Pijp 2

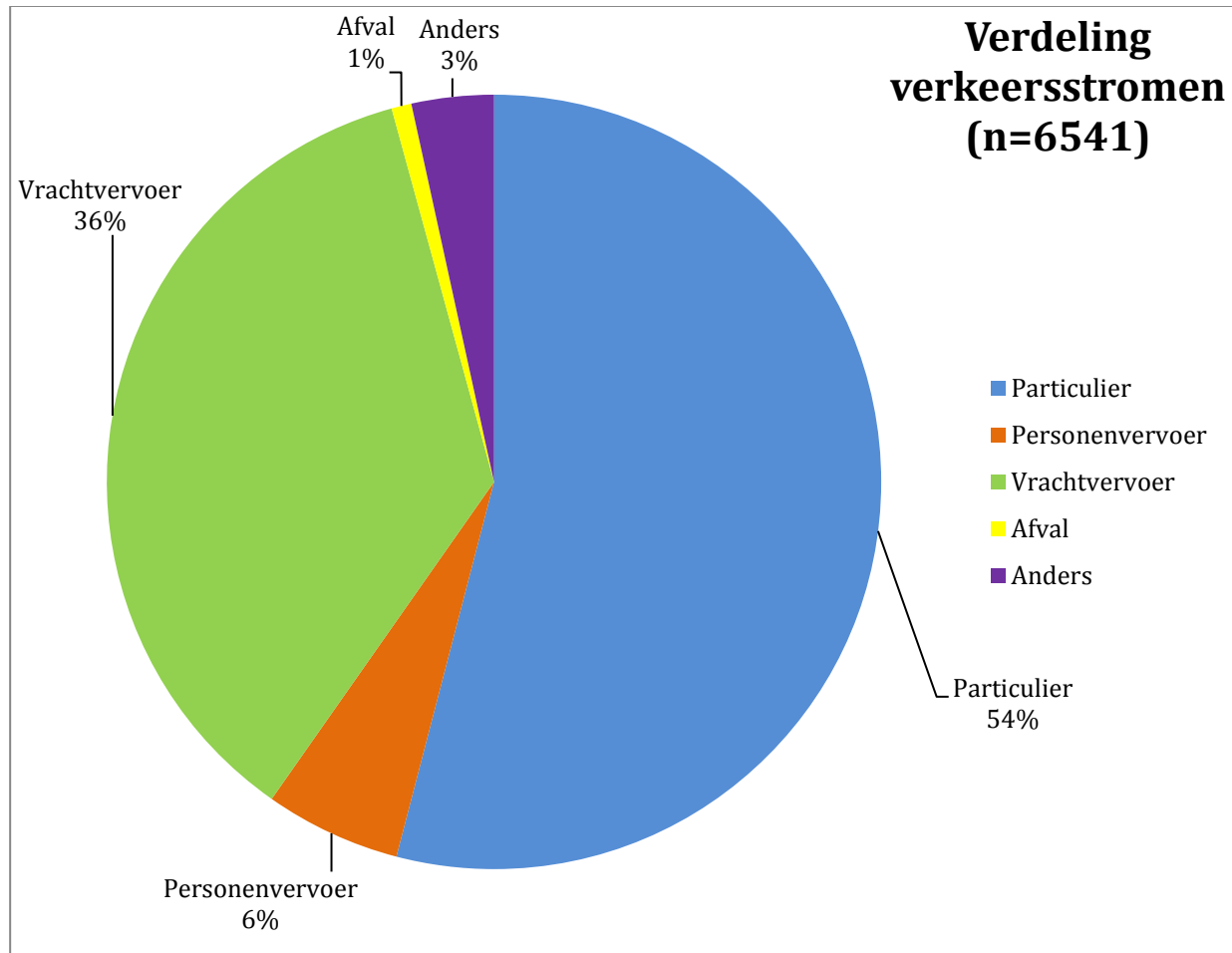
Te zien is dat er twee pieken zijn gemeten. De eerste tussen 11 uur en 13 uur, de tweede tussen 17 uur en 19 uur. Wat op valt is dat het vrachtverkeer vooral in de ochtend rijdt, de verhouding tussen personen- en vrachtvervoer is hier bijna gelijk. De piek na 17 uur wordt vooral veroorzaakt door personenvervoer en is waarschijnlijk te verklaren door forenzen die thuishkomen of weggaan aan het eind van de werkdag.

2.2 Verdeling verkeersstromen

Van het passerende verkeer is ook bijgehouden tot welke verkeersstroom zij behoren. De verkeersstromen zijn als volgt verdeeld:

- Particulier (Personenauto's maar geen taxi's)
- Personenvervoer (Taxi's, taxibusjes, bussen)
- Vrachtovervoer (Bestelbusjes, vrachtwagens, vrachtfietsen en overige vrachtovervoertuigen)
- Afval (Vuilniswagens)
- Anders (Veegwagens, hijskranen, etc.)

In de grafiek hieronder is weergegeven hoe deze verkeersstromen zijn verdeeld.



Figuur 4 Verdeling verkeersstromen de Pijp

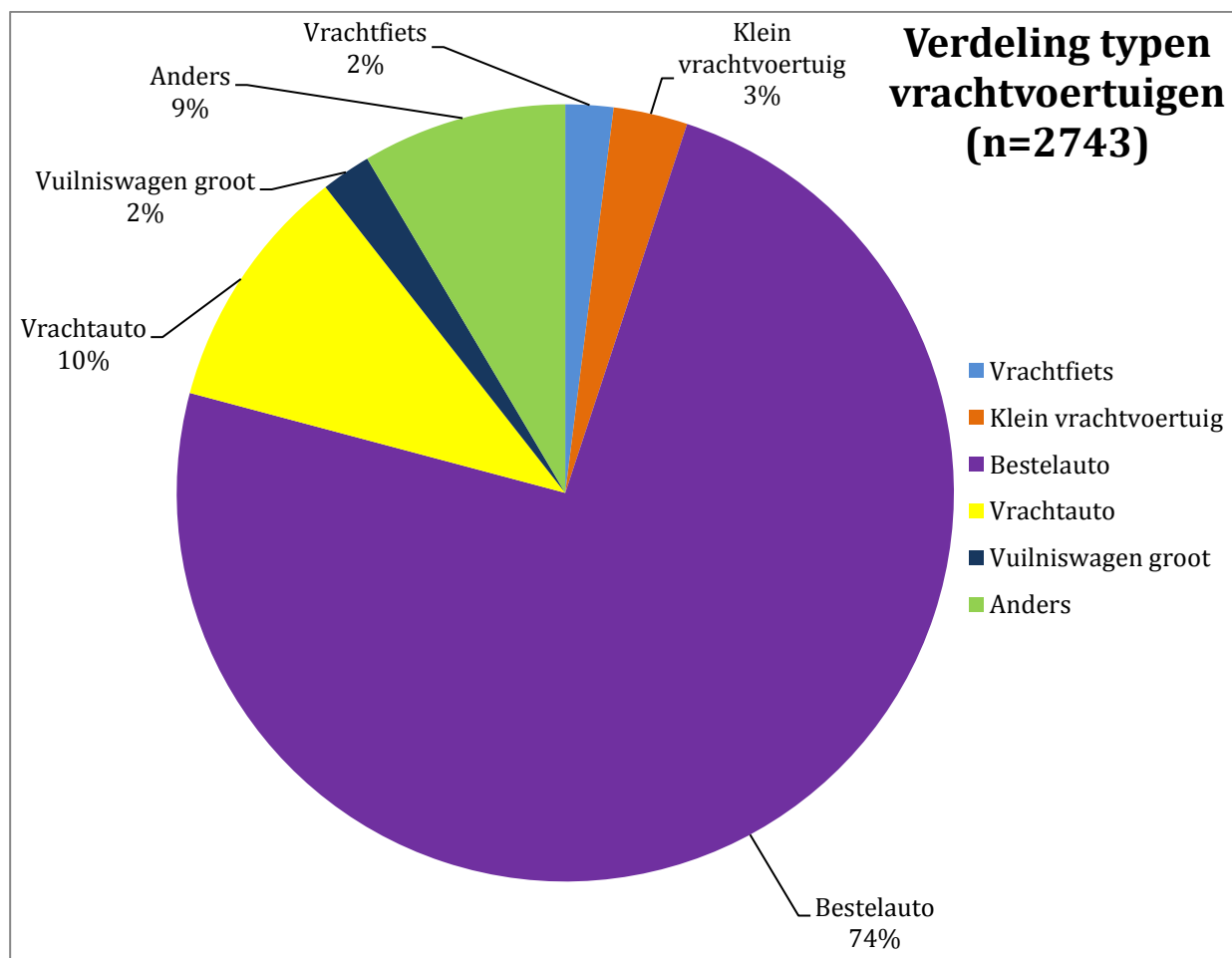
Te zien is dat 53% van het verkeer bestaat uit particulier vervoer, 35% uit vrachtovervoer en de overige 12% uit de andere drie stromen. Binnen de verschillende locaties is te zien dat het verkeer rond de Ferdinand Bolstraat meer vrachtovervoer kent dan de locaties elders. Voor de grafieken per locatie zie bijlage 5.2 (Verkeersstromen per locatie).

2.3 Verdeling verschillende typen vrachtoertuigen

Naast het bijhouden van de verkeersstromen is er verder ingezoomd op het vrachtverkeer. Er is door de teams bijgehouden uit wat voor soort voertuigen het vrachtverkeer bestond. Het vrachtverkeer is onderverdeeld in de volgende typen:

- Vrachtfiets
- Klein vrachtoertuig
- Bestelauto
- Vrachtauto
- Vuilniswagen
- Anders

In de grafiek hieronder is de te zien hoe het totale vrachtverkeer (2743 registraties) is verdeeld over deze verschillende typen. Voor de grafieken per locatie zie bijlage 5.3 (Verdeling typen vrachtoertuig per locatie).



Figuur 5 Verdeling typen vrachtoertuigen

Te zien is dat het vrachtverkeer voor het overgrote deel bestaat uit bestelbusjes, namelijk 74%. De categorieën Vrachtauto (10%) en Anders (9%) maken de top 3 vol.

3. Vrachtverkeer en laad- en losplekken observatie

Naast het tellen van het verkeer, is er in het onderzoek ook gekeken naar het laden en lossen op de zeven locaties. Er is bijgehouden tot welk segment het voertuig behoort, op welke plek werd gelost en, indien er werd gelost op een laad- en losplek, wie er gebruik maakte van deze plekken en hoe hoog de bezettingsgraad is van de laad- en losplekken.

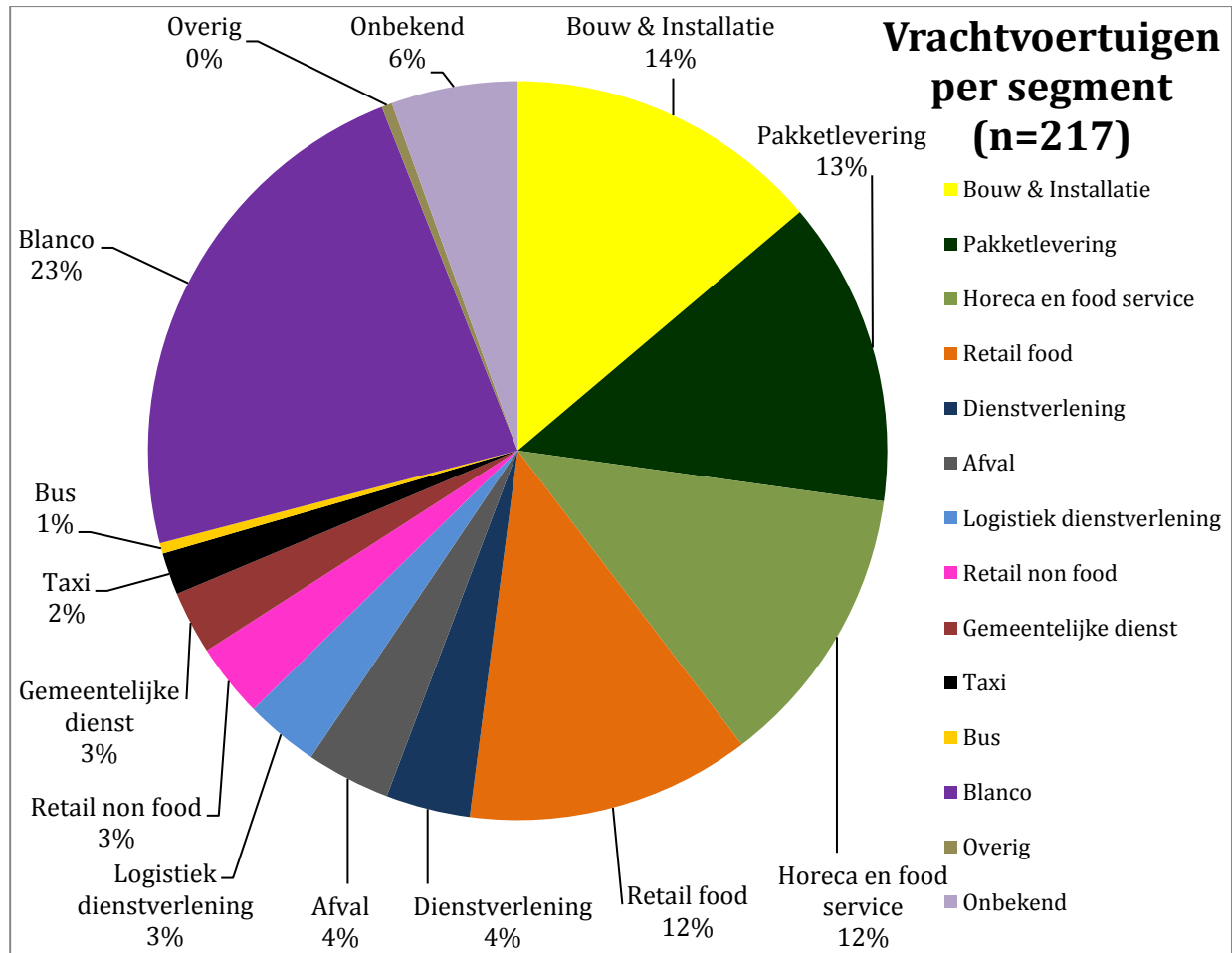
3.1 Totaalbeeld

In de onderstaande grafiek is te zien tot welk segmenten het vrachtverkeer behoort dat een levering kwam afleveren of ophalen. Dit zijn alle voertuigen die stilstonden bij een adres, zowel op laad- en losplekken als op de weg, de stoep of een parkeervak. Er is een onderscheid gemaakt in de volgende segmenten:

- Afval
- Blanco
- Bestelbus
- Bouw & Installatie
- Dienstverlening
- Gemeentelijke dienst
- Horeca en food service
- Logistiek dienstverlening
- Pakketlevering
- Retail Food
- Retail non food
- Taxi
- Bus
- Overig
- Onbekend

De segmenten 'Blanco', 'Overig' en 'Onbekend' behoeven verdere uitleg. De categorie Blanco bestaat uit al het verkeer zonder vermelding van een bedrijf op de buitenkant. Deze voertuigen zijn niet terug te koppelen aan een bedrijf of segment.

Tot de categorie Overig horen bedrijven als de hondenuitlaatservice, geldwagens, etc. De categorie Onbekend tenslotte bestaat uit voertuigen waarvan niet bekend is tot welk segment zij behoorden of waarvan de bedrijfsnaam niet terug te koppelen was aan een bepaald segment.



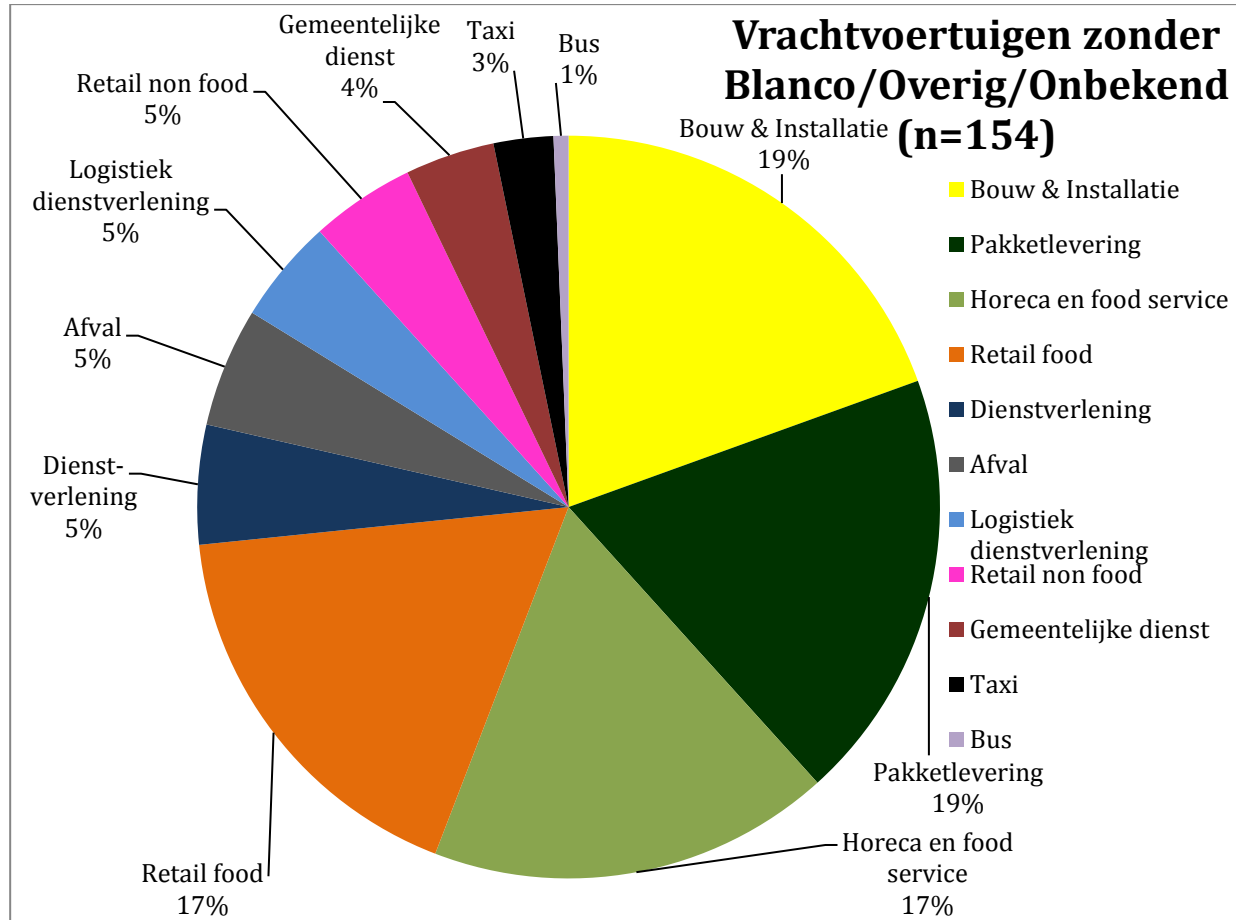
Figuur 6 Verdeling vrachtvoertuigen die komen laden/lossen

Zoals in de grafiek te zien is, is de categorie Blanco het grootst. Dit is ook zichtbaar in eerdere tellingen (Verkeersonderzoek Ferdinand Bolstraat, 2015). Verder onderzoek is nodig naar deze categorie. De grootste segmenten die bekend zijn, luiden als volgt:

1. Bouw & Installatie (14%)
2. Pakketlevering (13%)
3. Horeca en food service / Retail Food (12%)

De sector Bouw & Installatie is vooral rondom de Ferdinand Bolstraat veel aanwezig. Dit is te verklaren door de Noord/Zuidlijn die daar gebouwd wordt. Op locatie 7 bijvoorbeeld bestaat 37% van het vrachtverkeer uit dit segment. Voor de grafieken per locatie zie bijlage 5.4 (Vrachtvoertuigen per segment per locatie).

Zodra de niet toe te wijzen segmenten Blanco, Onbekend en Overig uit de data worden gefilterd, ontstaat het volgende beeld:



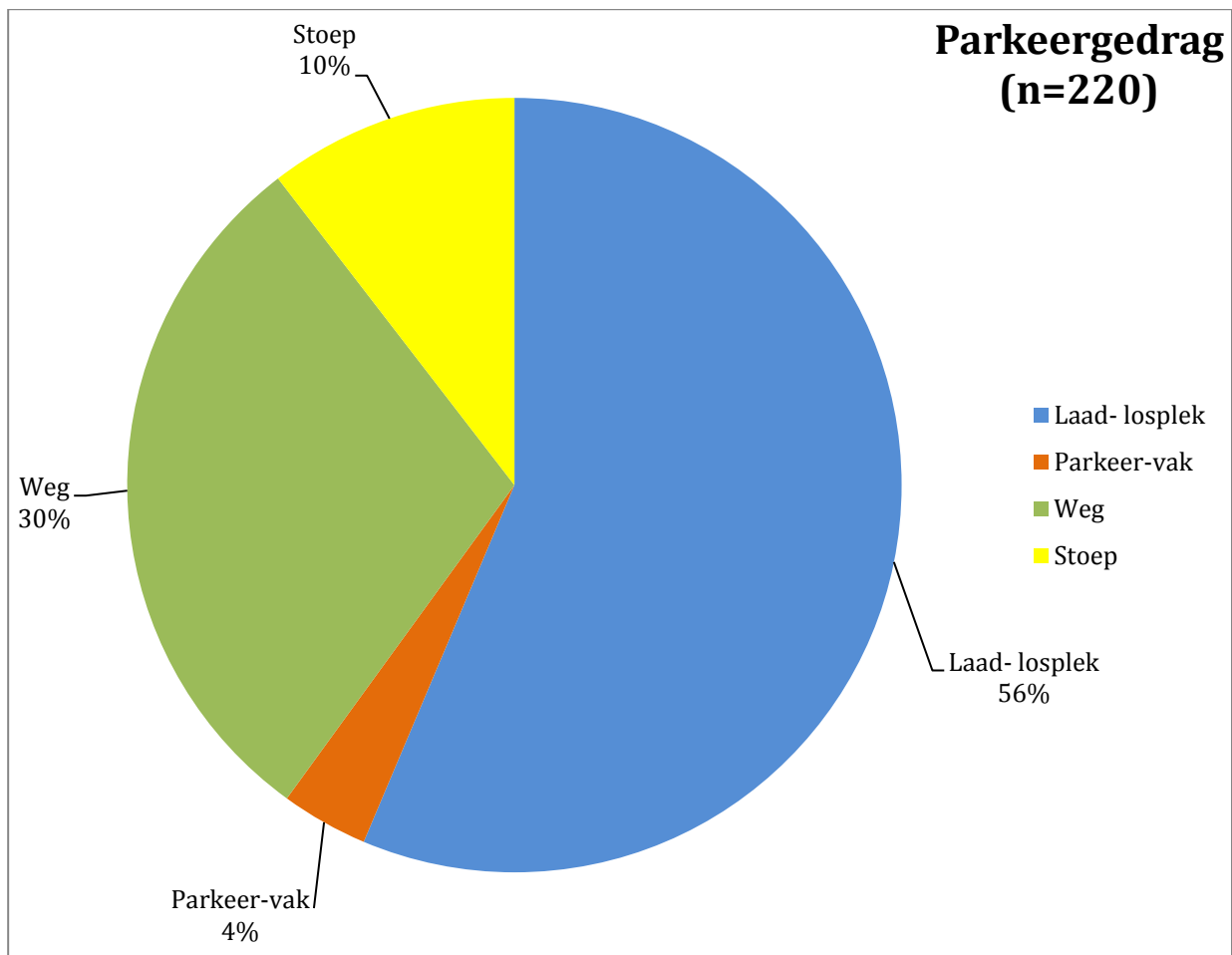
In de onderstaande tabel zijn deze gegevens per groep weergegeven, voor een totaalbeeld per groep zie bijlage 5.4 Vrachtoertuigen per segment per locatie.

Segment	Locatie 1	Locatie 2	Locatie 3	Locatie 4	Locatie 5	Locatie 6	Locatie 7
Bouw & Installatie	8%	26%	7%	5%	9%	-	37%
Pakketleveringen	0%	0%	0%	34%	24%	-	10%
Horeca en Food Service	18%	5%	34%	2%	0%	-	0%
Retail Food	13%	21%	15%	20%	0%	-	3%
Afval	0%	11%	3%	2%	9%	-	10%

3.2 Parkeergedrag vrachtverkeer

Niet alleen is er gekeken tot welk segment het vrachtverkeer behoort, er is ook gekeken naar de locatie waar zij parkeerden om te laden of te lossen. Slechts in 56% van de gevallen werd er gebruik gemaakt van de laad- en losplekken. Er zijn meerdere oorzaken aan te wijzen hiervoor:

- De eerste oorzaak is dat het vrachtverkeer zich vooral concentreert in de ochtenduren. Dit betekent dat het drukker is dan op de rest van de dag en laad- en losplekken al bezet kunnen zijn.
- Daarnaast werken de aanwezige bouwlui van 7 uur s'ochtends tot half 4 s'middags. Zij parkeren hun voertuigen op de laad- en losplekken, vaak gedurende meerdere uren, waardoor al het overige vrachtverkeer hier geen gebruik meer van kan maken.
- Tot slot is het zo dat er bij winkels of bedrijven die geen laad- en losplek voor de deur hebben, vaak vrachtverkeer op de straat parkeert. De chauffeur wil of kan (door een zware levering) dan niet lopen van de laad- en losplek naar de klant. Voor de grafieken per locatie zie bijlage 5.5 (Parkeergedrag per locatie).



Figuur 7 Parkeergedrag vrachtverkeer

Het parkeergedrag verschilt per locatie, dit is te zien in de onderstaande tabel. Twee van de locaties zijn niet meegenomen in dit overzicht, omdat er van deze locaties geen gegevens zijn over het parkeergedrag. Te zien is dat er op locatie 2 en op locatie 4, allebei aan de Van der Helststraat, weinig vrachtverkeer op de laad- en losplekken staat. Uit de data komt niet duidelijk naar voren wat hier de oorzaak van is, verder onderzoek hiernaar is nodig.

Parkeergedrag	Locatie 1	Locatie 2	Locatie 3	Locatie 4	Locatie 7
Laad-Los	74%	37%	65%	18%	60%
Weg	24%	32%	25%	43%	33%
Stoep	0%	21%	5%	34%	5%
Parkeervak	2%	10%	5%	5%	2%

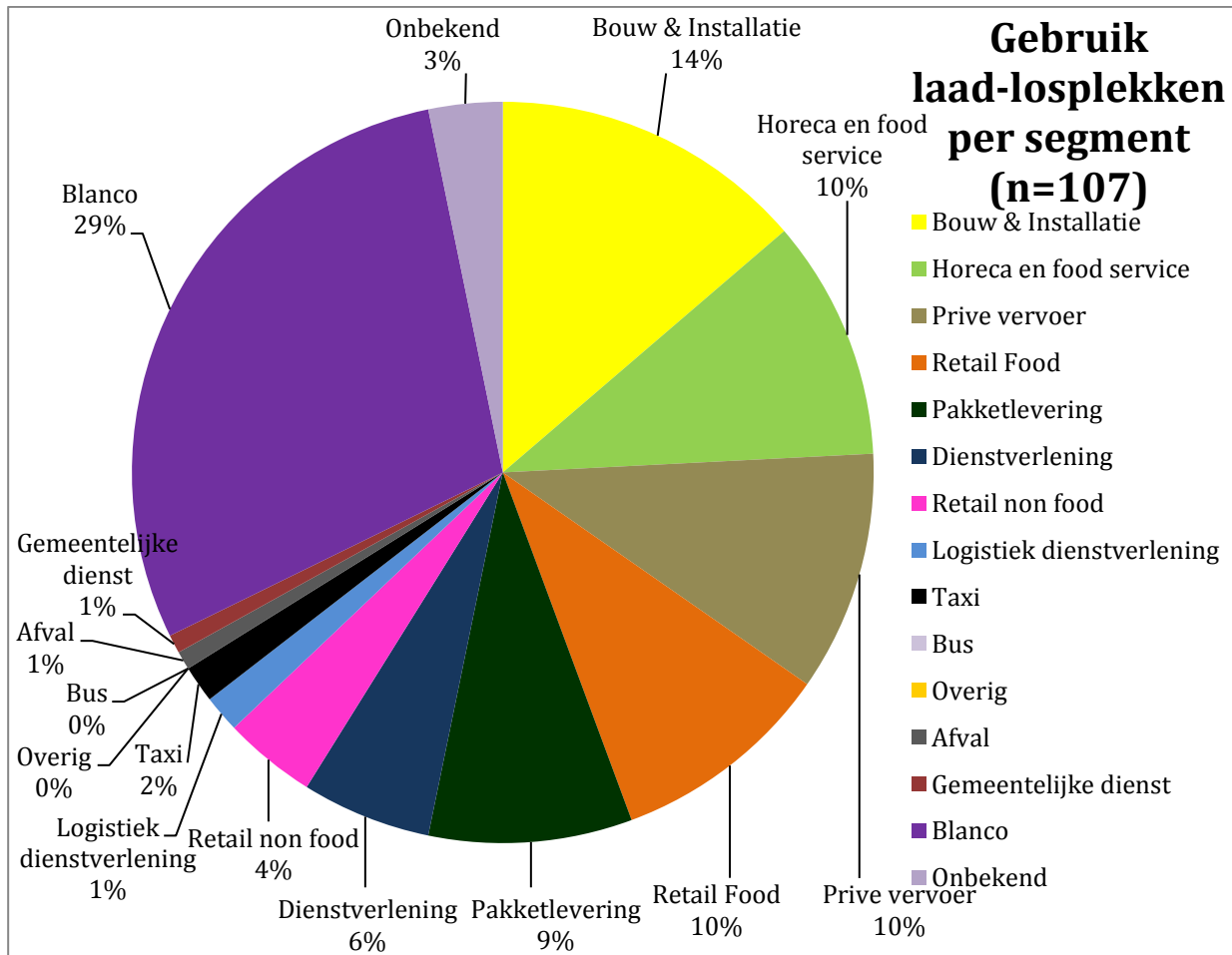
3.3 Gebruik laad- en losplekken per segment

Van het verkeer dat wel gebruik maakte van de laad- en losplekken is ook bijgehouden tot welk segment zij behoren. De verhoudingen hiervan zijn vergelijkbaar met die van het totale vrachtverkeer, met één uitzondering. Van alle voertuigen die op de laad- en losplekken staan zijn 10% personenauto's. Dit zorgt ervoor dat het bezoekend vrachtverkeer geen gebruik kan maken van deze plekken en op de straat of de stoep moet staan, de veiligheid en doorstroming van het verkeer daarmee in gevaar brengend.

Strengere handhaving op parkeergedrag rondom laad- en losplekken zou volgens de observanten kunnen bijdragen aan het verminderen van dit probleem.

De aanwezigheid van Bouw & Installatie op de laad- en losplekken is ook een aandachtspunt, deze voertuigen staan geparkeerd op deze plekken. Hierdoor gaat het oorspronkelijke doel (laden en lossen) verloren. In gesprekken met de bouwlui vertelden zij dat er niet genoeg parkeer ruimte in de buurt was en zij hun voertuigen dichtbij de werkplaats moeten houden voor het gereedschap dat erin lag.

De gemiddelde tijd die voertuigen op een laad- of losplek staan is 22 minuten, voertuigen van de bouw staan gemiddeld langer op deze plekken omdat zij de plekken gebruiken als parkeerplaats. Voorts werd in 9% van de gevallen gebruik gemaakt van hulpmiddelen bij het laden en lossen, zoals een steekkar, een kraan of andere hulpmiddelen.



Figuur 8 Gebruik laad- en losplekken per segment

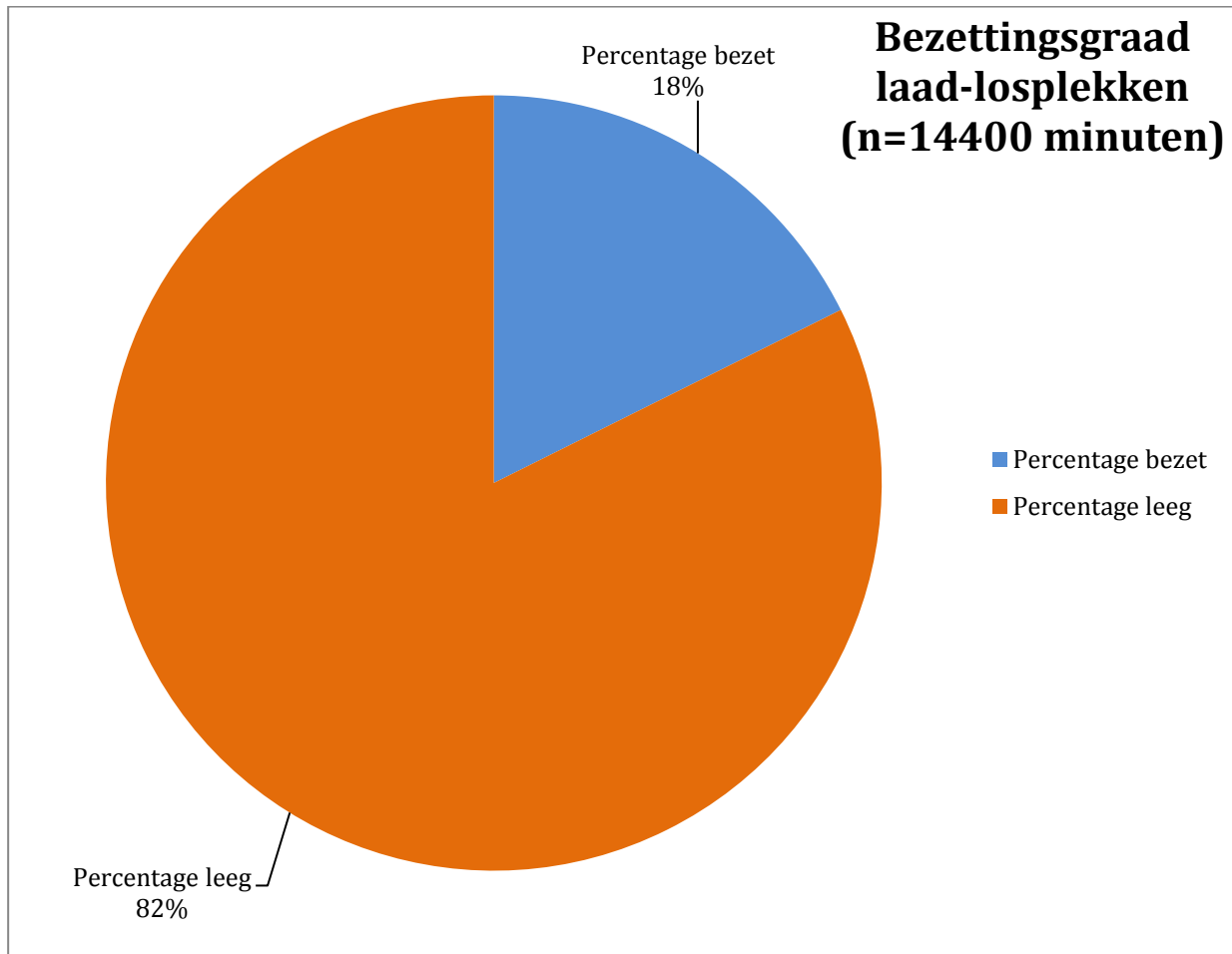
Voor de grafieken per locatie zie bijlage 5.6 (Gebruik laad-losplekken per locatie).

3.4 Bezettingsgraad laad- en losplekken

Tot slot is er bijgehouden hoeveel tijd er verkeer aanwezig was op de laad- en losplekken en hoe lang zij leeg waren. De plekken waren slechts 18% van de totale tijd bezet, desondanks maakte maar 56% van het vrachtverkeer gebruik van deze plekken.

Er zijn een aantal mogelijke verklaringen hiervoor. De eerste is dat de plekken bezet waren door personenauto's. Een tweede verklaring is dat er op piekmomenten (in de ochtend) veel vrachtverkeer is, maar deze plekken de rest van de dag leeg zijn. De bezettingsgraad daalt, maar dit betekent niet per se dat er een overschot aan deze plekken is.

Voor de grafieken per locatie zie bijlage 5.7 (Bezettingsgraad per locatie).



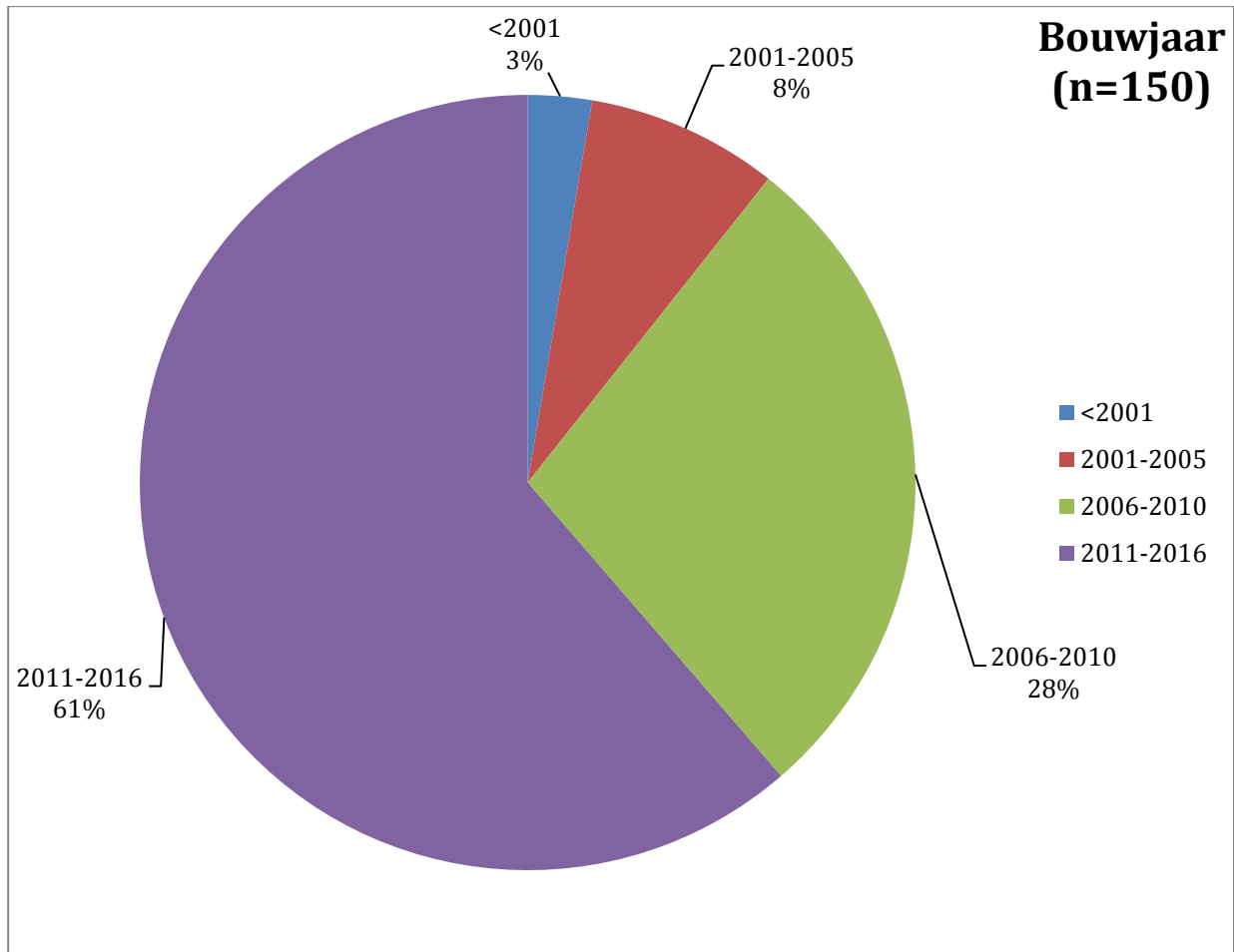
Figuur 9 Bezettingsgraad laad- en losplekken

4. Bouwjaar en motortype

Van het verkeer dat kwam laden of lossen is ook het kenteken genoteerd, met als doel het achterhalen van het bouwjaar en motortype van de voertuigen. Met het oog op de milieuzone die de gemeente Amsterdam zal gaan invoeren (verbod op bestelbusjes gebouwd voor 2001) kan er nu bepaald worden hoeveel voertuigen dit zal treffen.

4.1 Bouwjaar

Onderstaande grafiek laat zien hoe de verdeling is van de bouwjaren. Er is in periodes van 5 jaar gerekend. Uit deze gegevens blijkt dat 3% van de vrachtvoertuigen gebouwd is voor 2001 en dus zal verdwijnen in de nieuwe situatie.

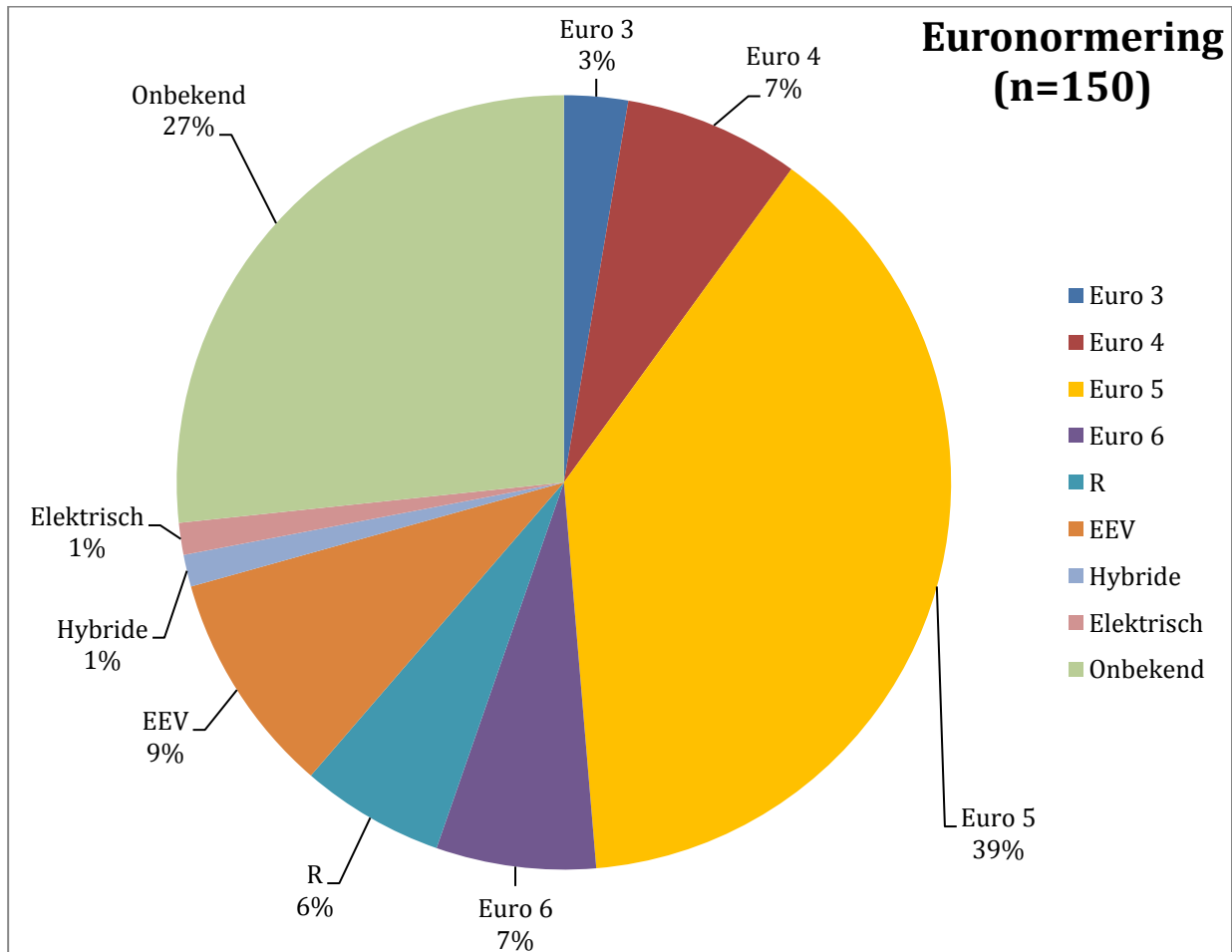


Figuur 10 Bouwjaar

4.2 Motortype

Naast het bouwjaar is ook bijgehouden wat voor motortype de vrachtoertuigen hebben. Op dit moment hanteert de gemeente Amsterdam een milieuzone waarin voertuigen moeten voldoen aan de Euro 4 norm. Voldoet het voertuig hier niet aan, moet er een speciale ontheffing aanwezig zijn.

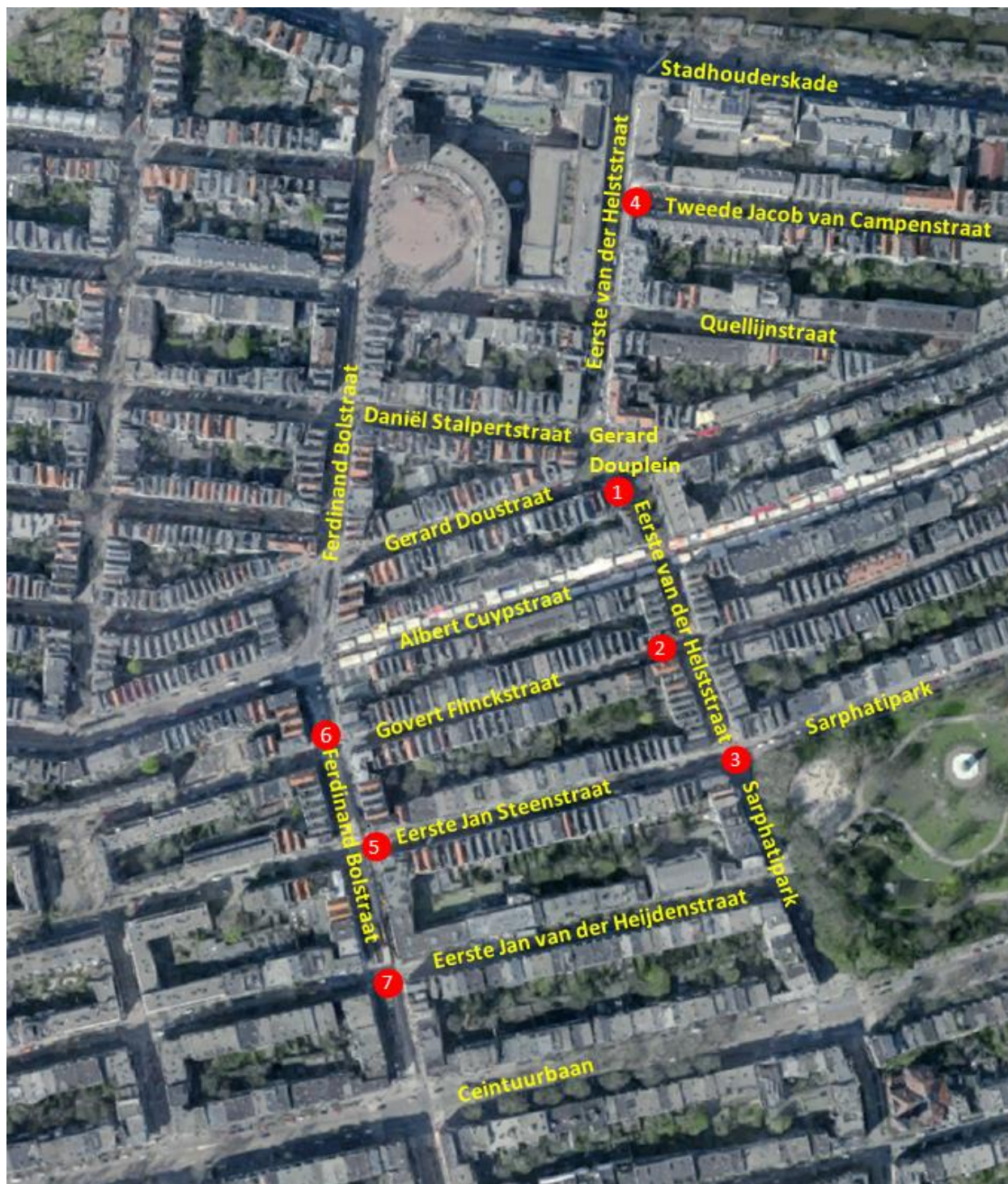
Zoals te zien is in onderstaande figuur voldoen slechts 3% van de voertuigen niet aan de Euro 4 norm. Hier moet wel bij vermeld worden dat van 27% van de kentekens het motortype niet bekend is, verder onderzoek hiernaar is nodig. Voorts laten de cijfers zien dat slechts 1% van de voertuigen elektrisch is en 1% hybride.



Figuur 11 Motortype

5. Bijlagen

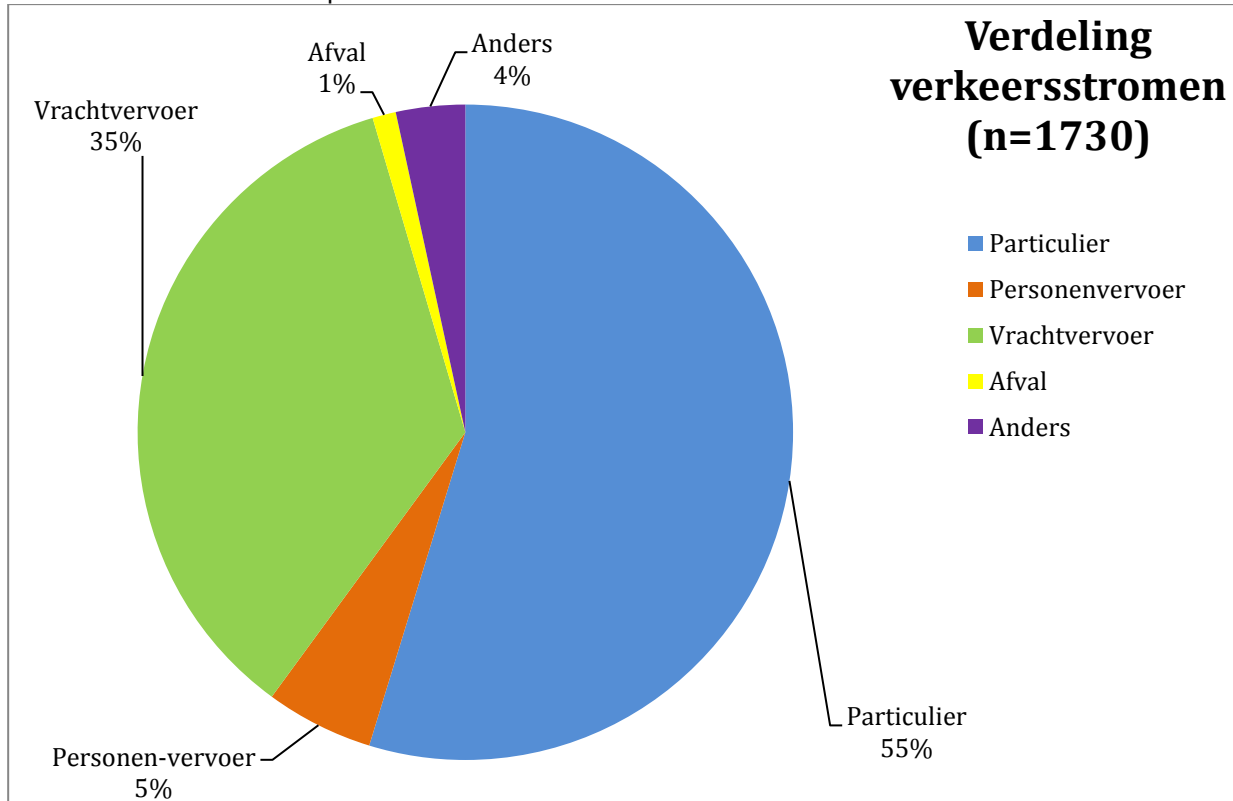
5.1 Kaart de Pijp met locaties tellingen



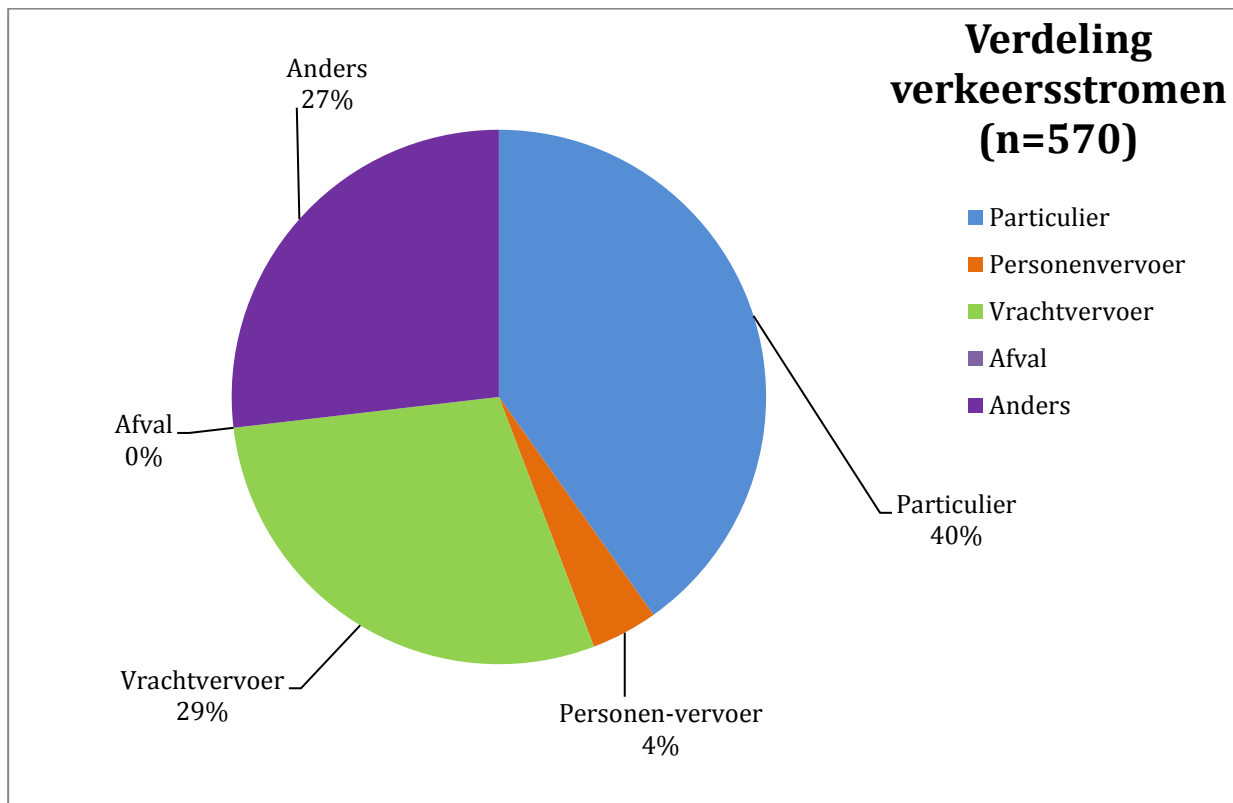
Figuur 12 Kaart de Pijp

5.2 Verdeling verkeersstromen per locatie

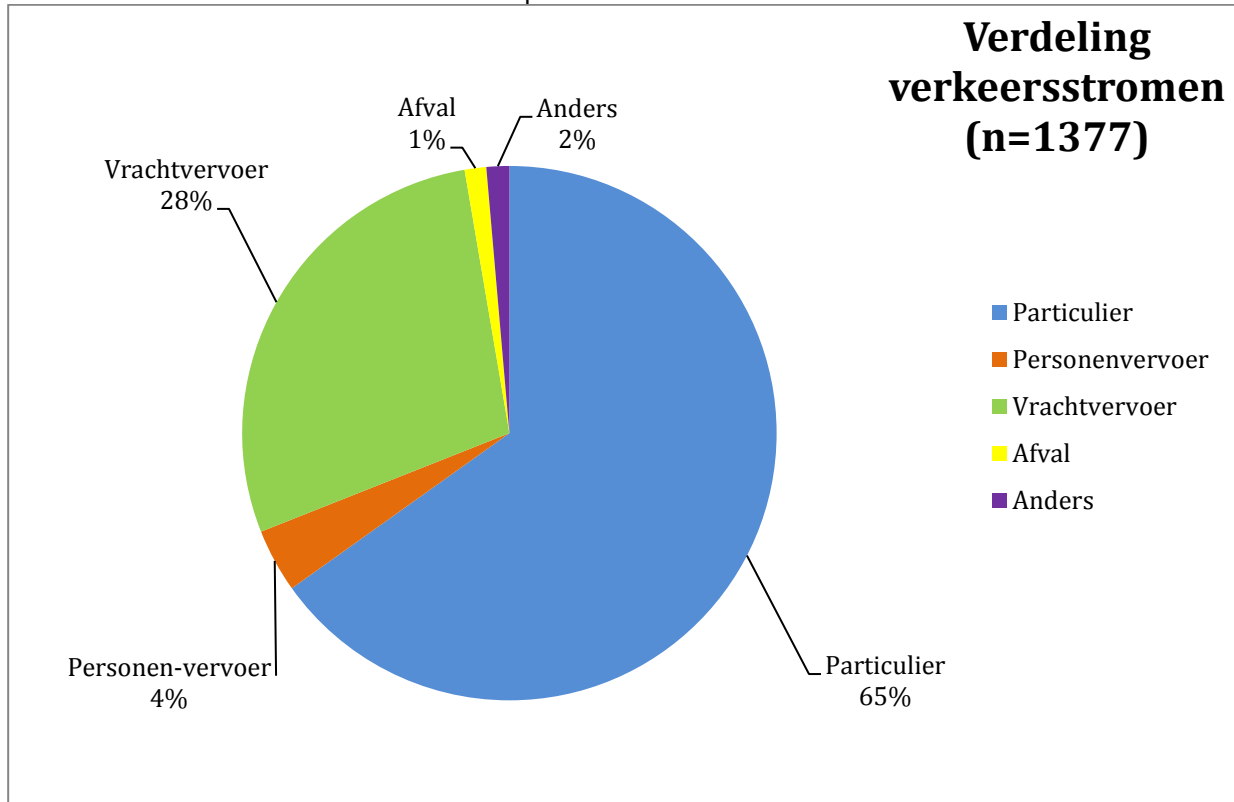
5.2.1 Locatie Gerard Douplein



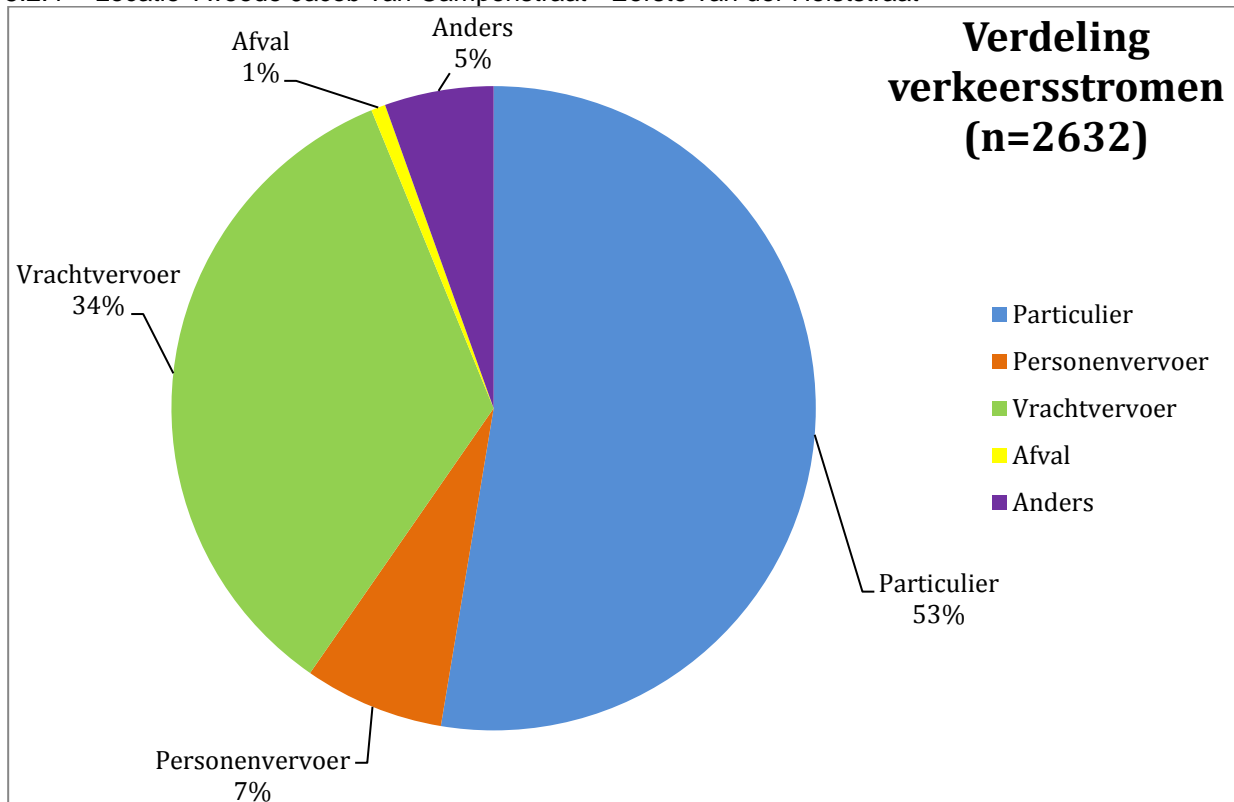
5.2.2 Locatie Govert Flinckstraat - Eerste van der Helststraat



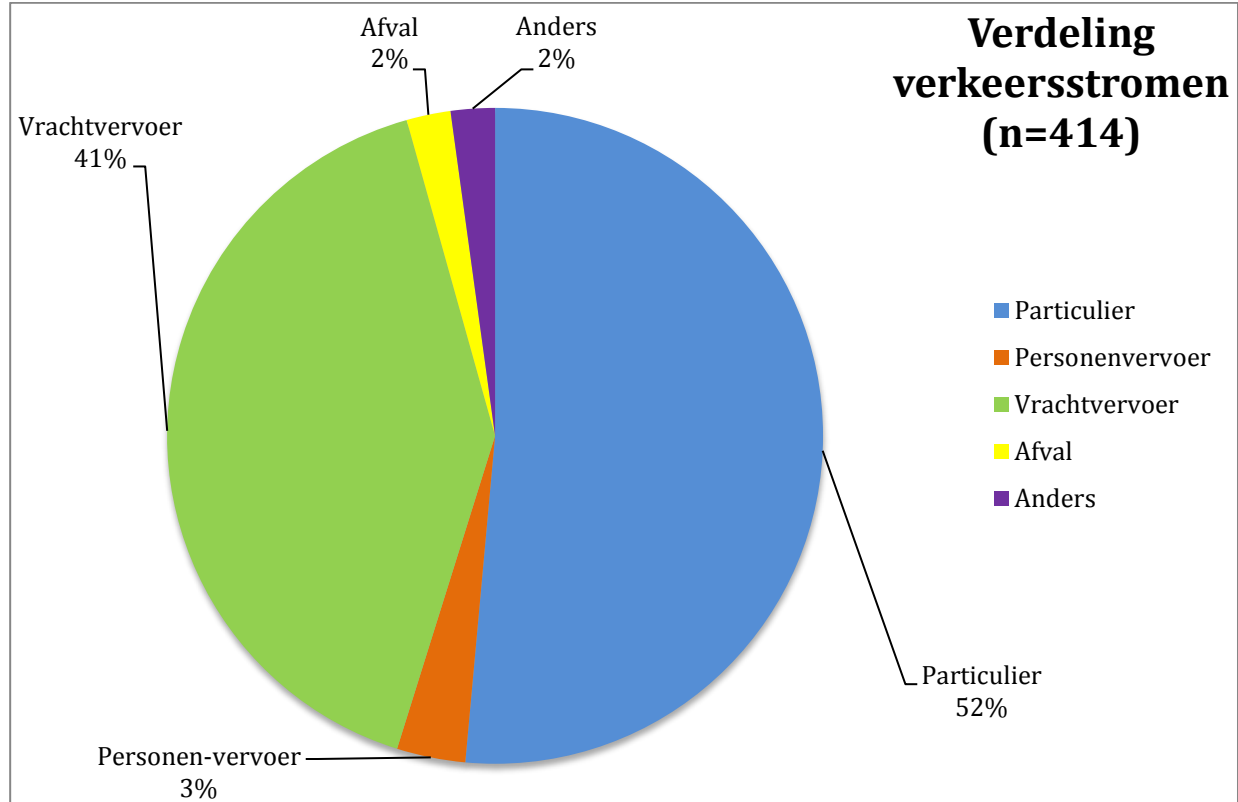
5.2.3 Locatie Eerste Jan Steenstraat - Sarphatistraat



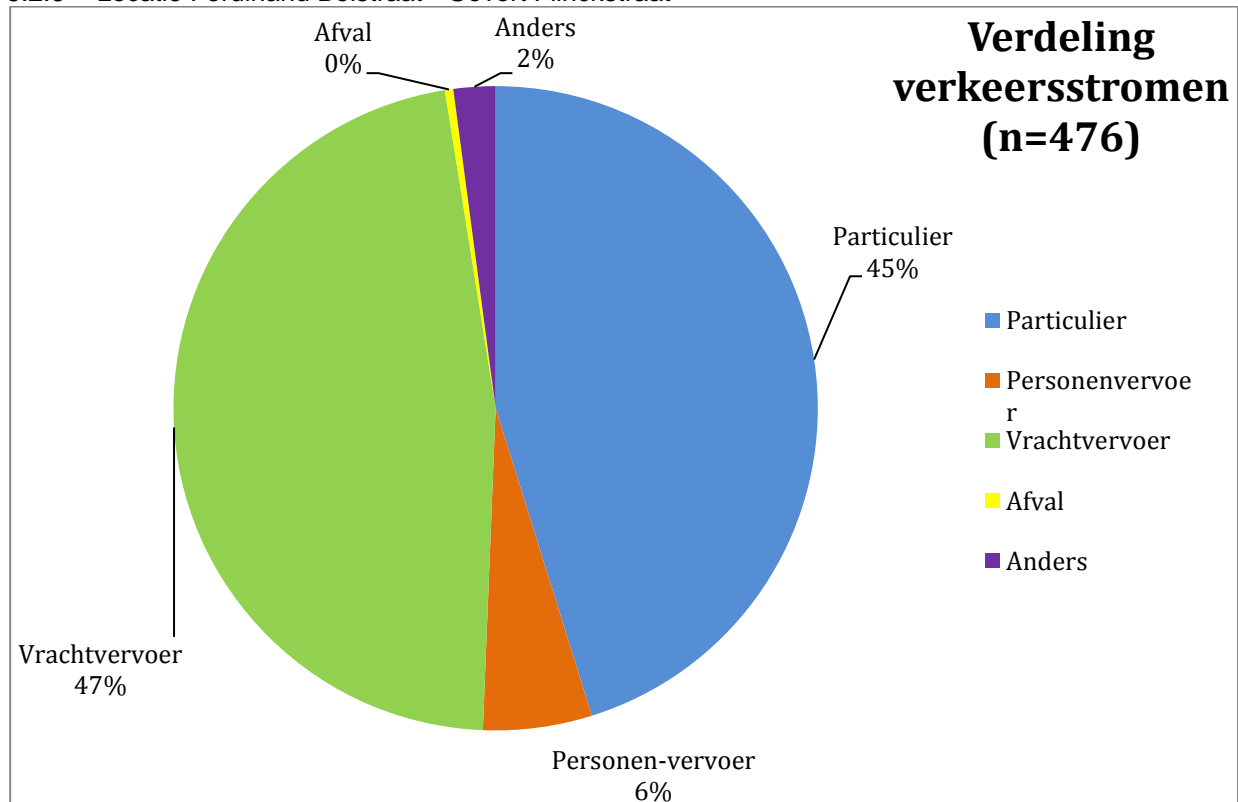
5.2.4 Locatie Tweede Jacob van Campenstraat - Eerste van der Helststraat



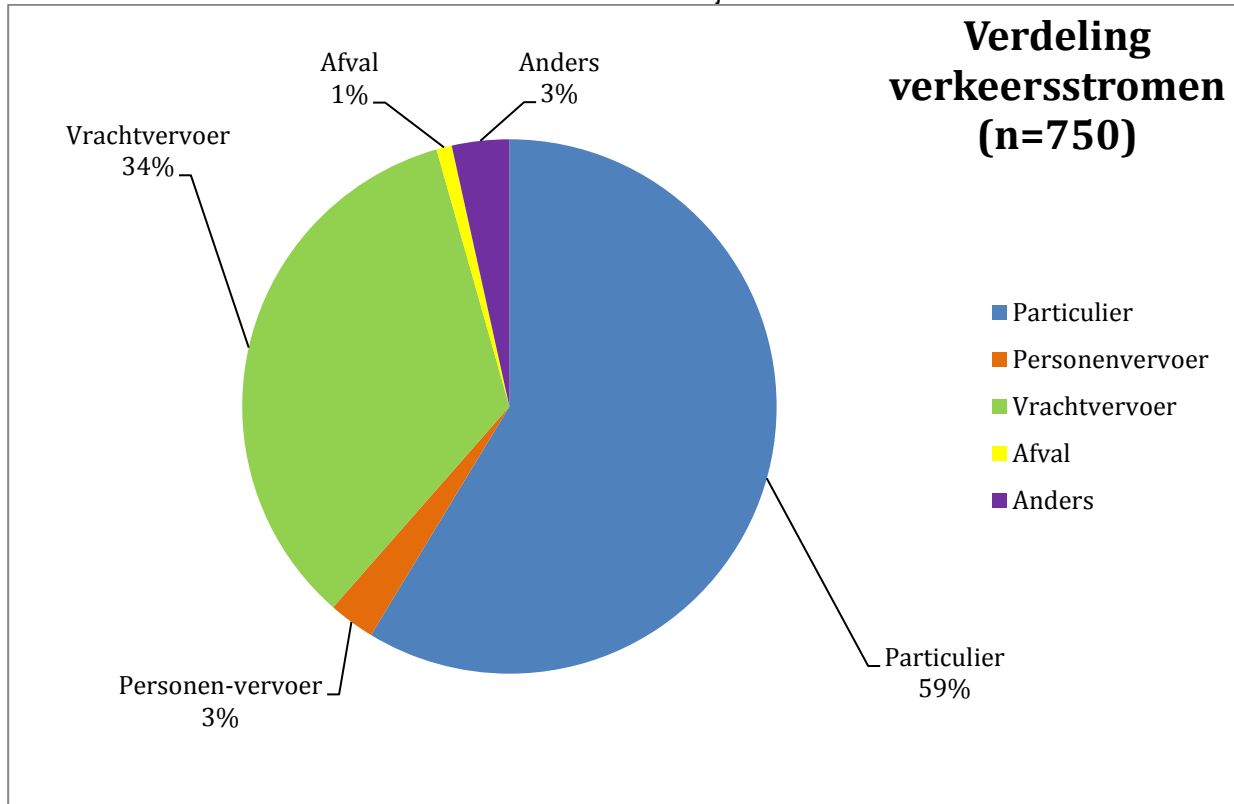
5.2.5 Locatie Ferdinand Bolstraat - Eerste Jan Steenstraat



5.2.6 Locatie Ferdinand Bolstraat - Govert Flinckstraat

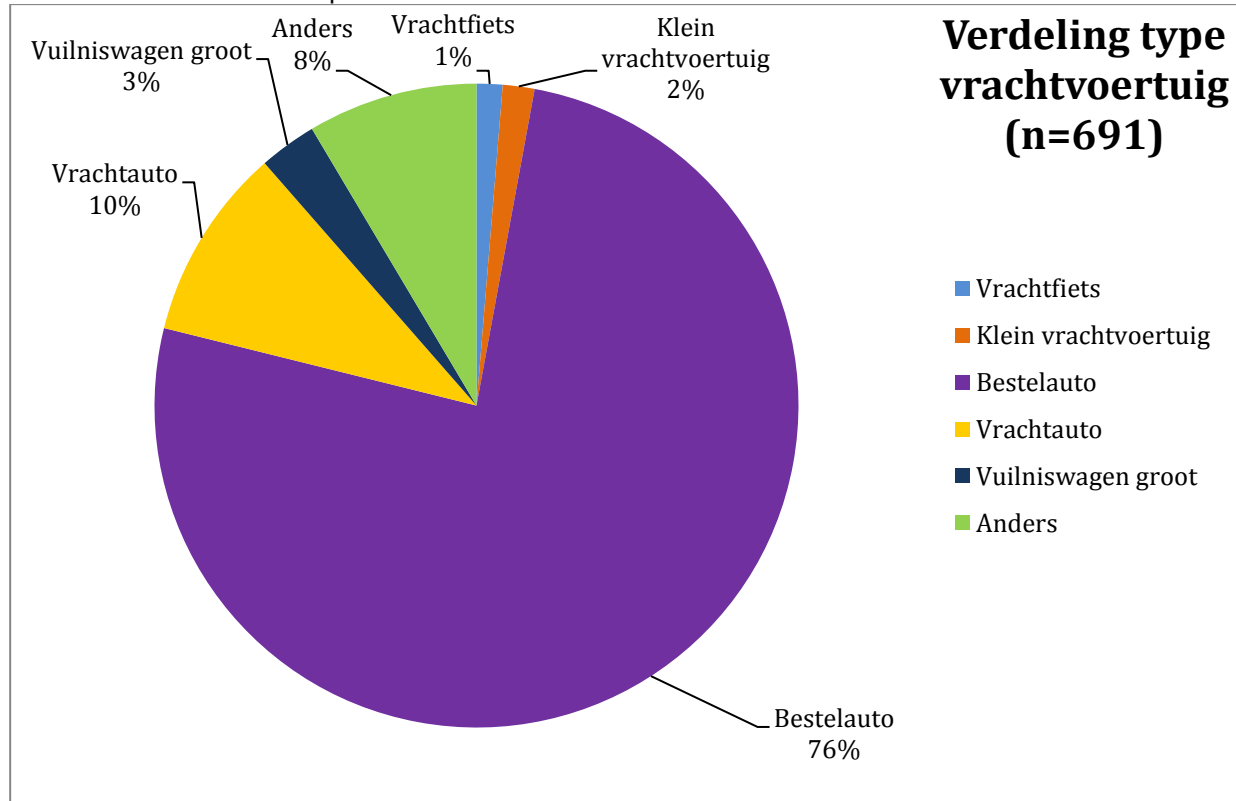


5.2.7 Locatie Ferdinand Bolstraat - Eerste Jan van der Heijdenstraat

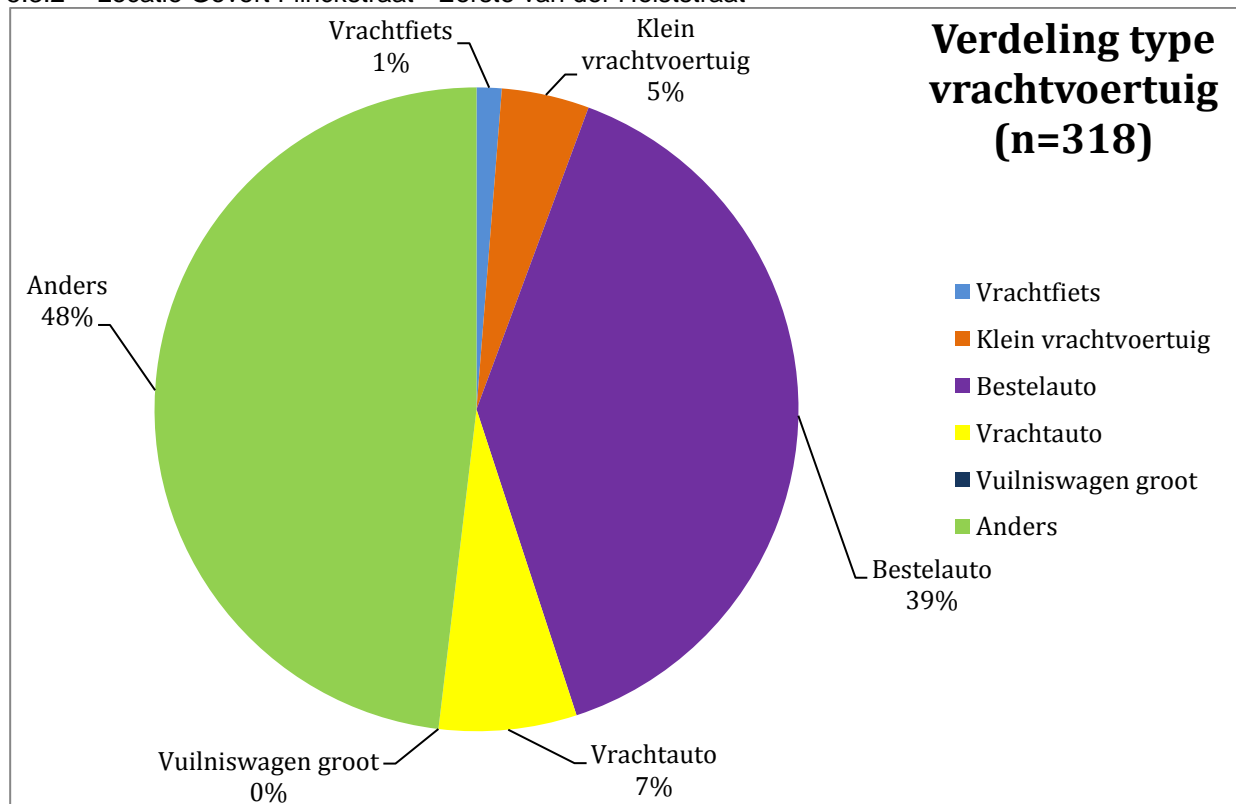


5.3 Verdeling typen vrachtvoertuig per locatie

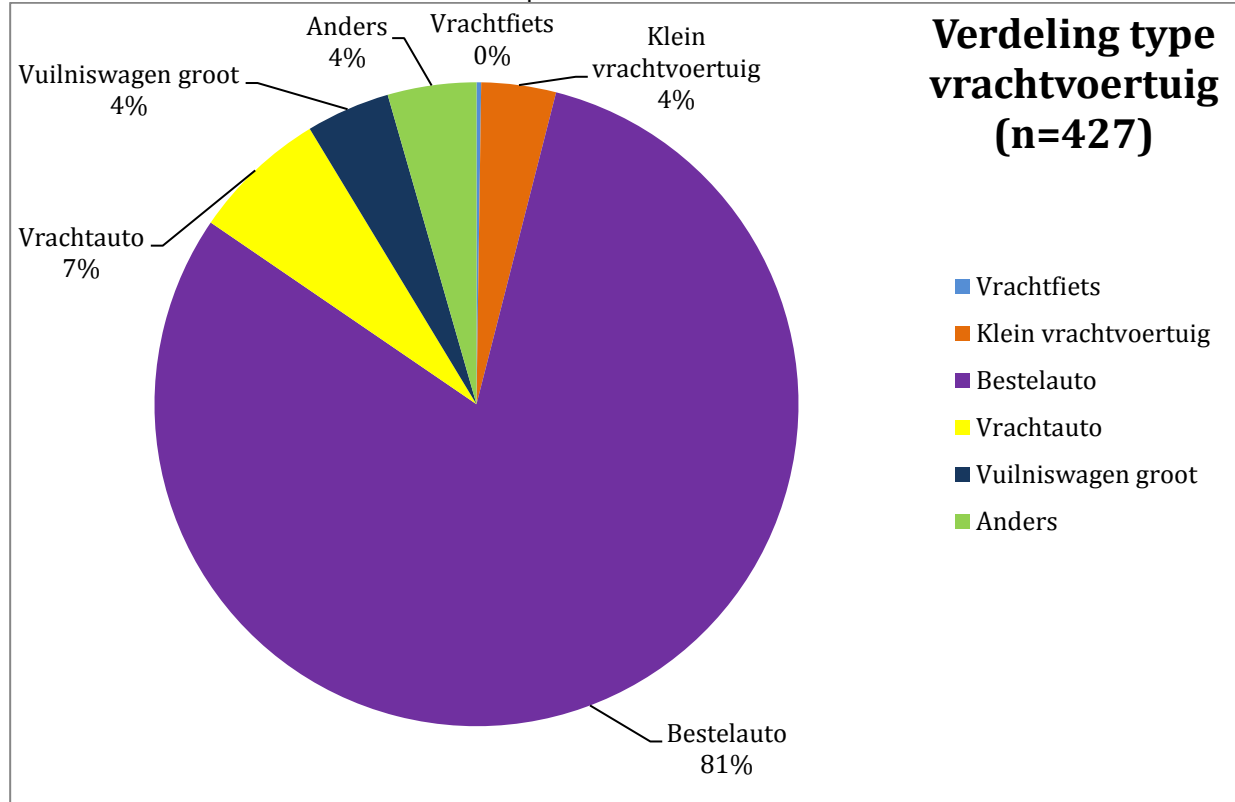
5.3.1 Locatie Gerard Douplein



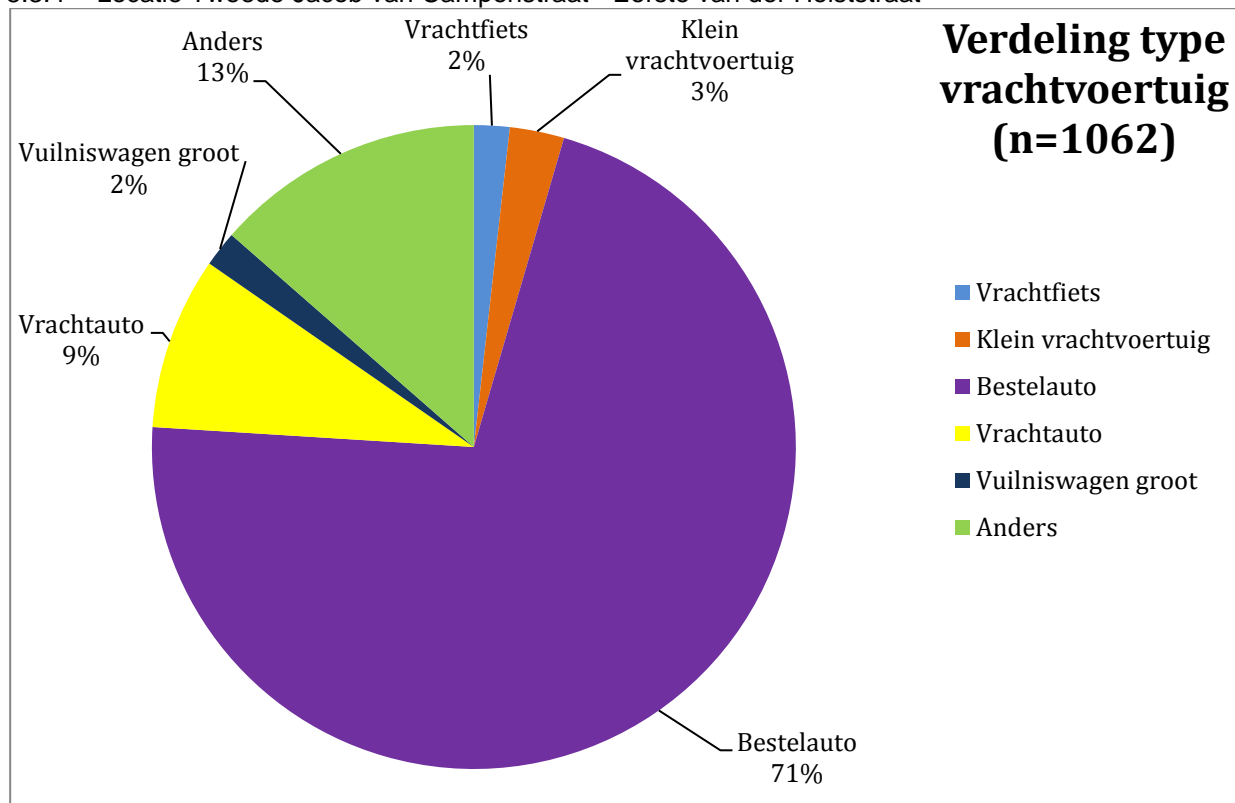
5.3.2 Locatie Govert Flinckstraat - Eerste van der Helststraat



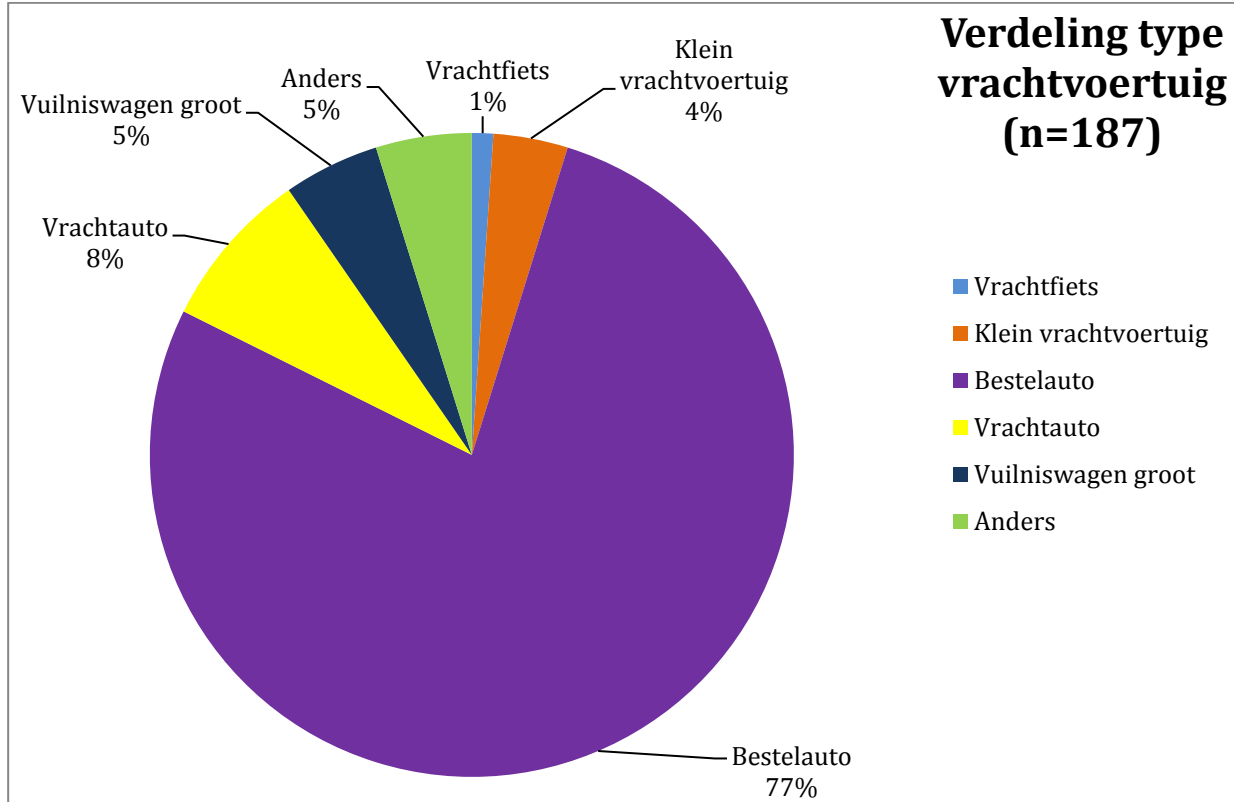
5.3.3 Locatie Eerste Jan Steenstraat - Sarphatistraat



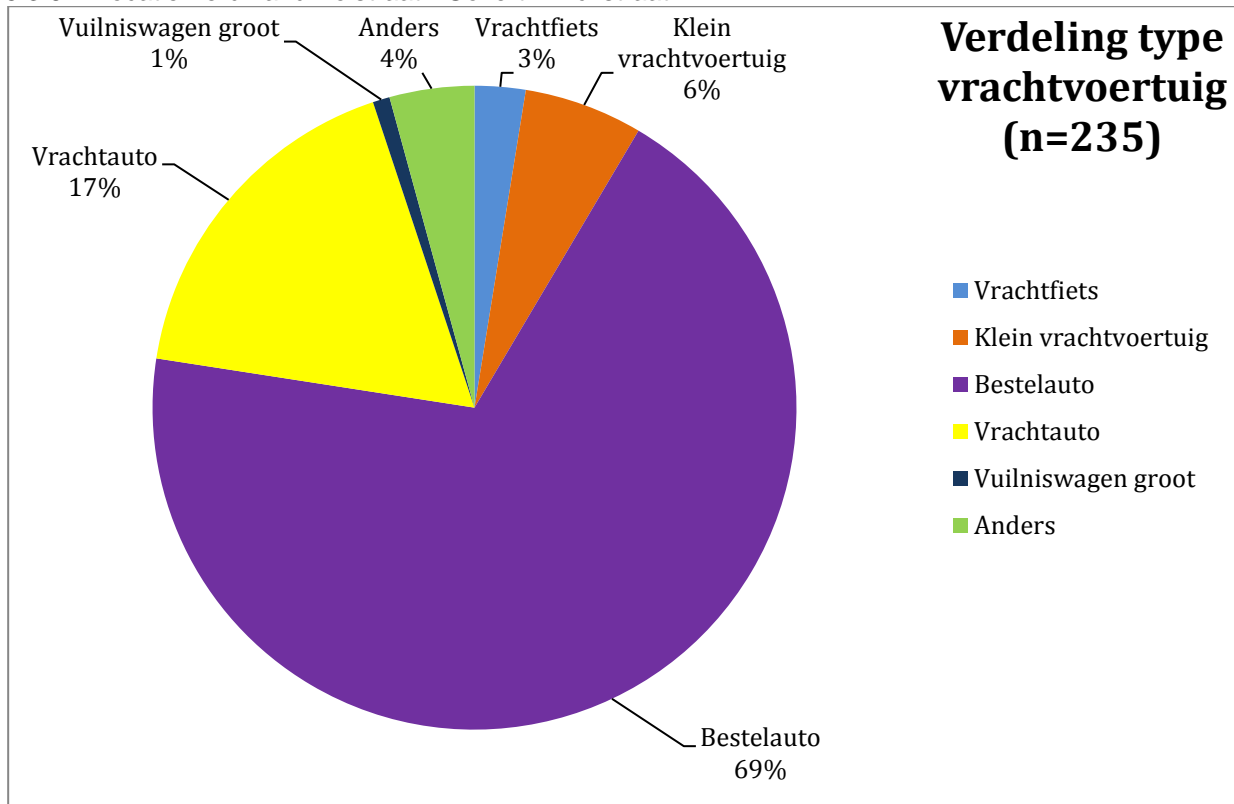
5.3.4 Locatie Tweede Jacob van Campenstraat - Eerste van der Helststraat



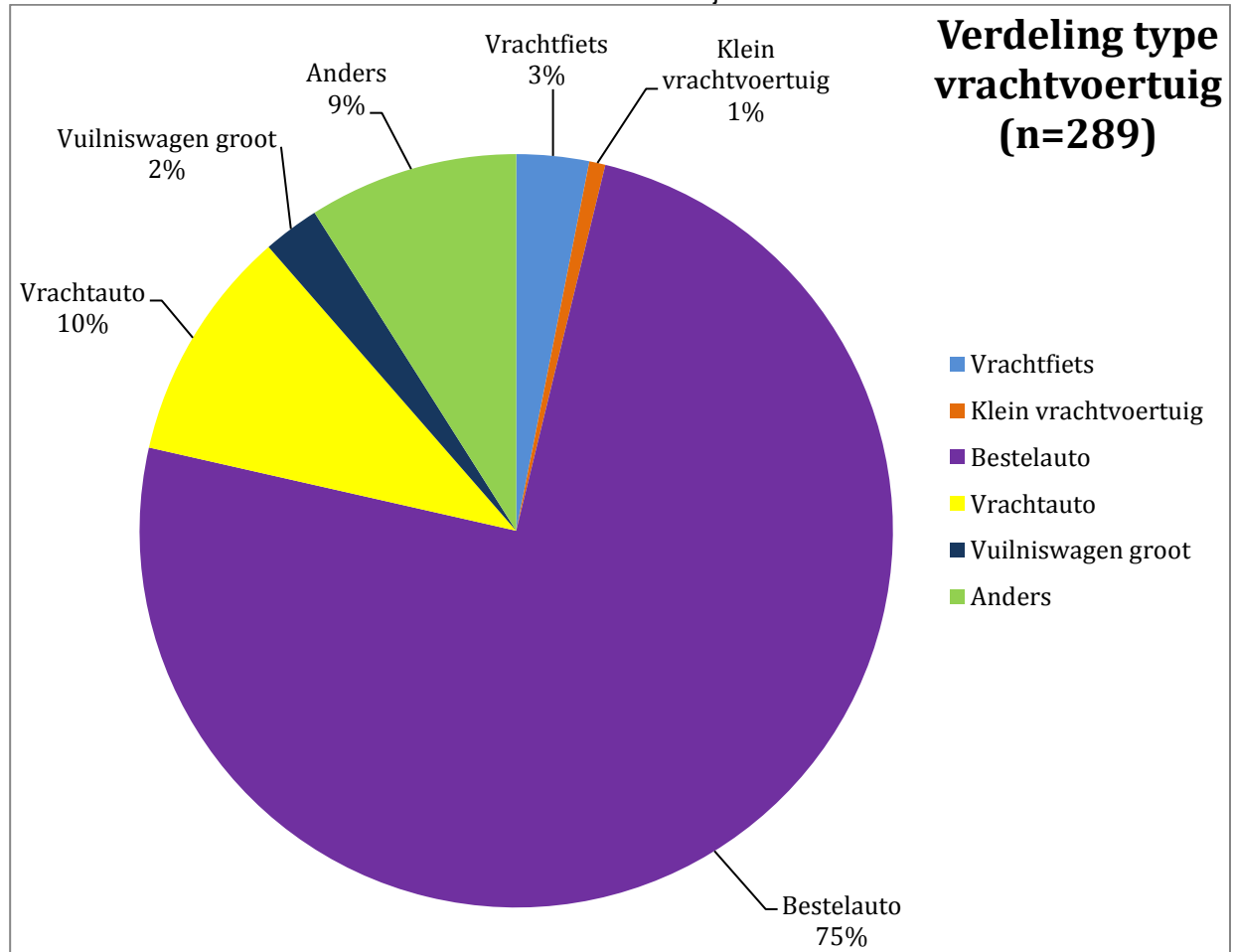
5.3.5 Locatie Ferdinand Bolstraat - Eerste Jan Steenstraat



5.3.6 Locatie Ferdinand Bolstraat - Govert Flinckstraat

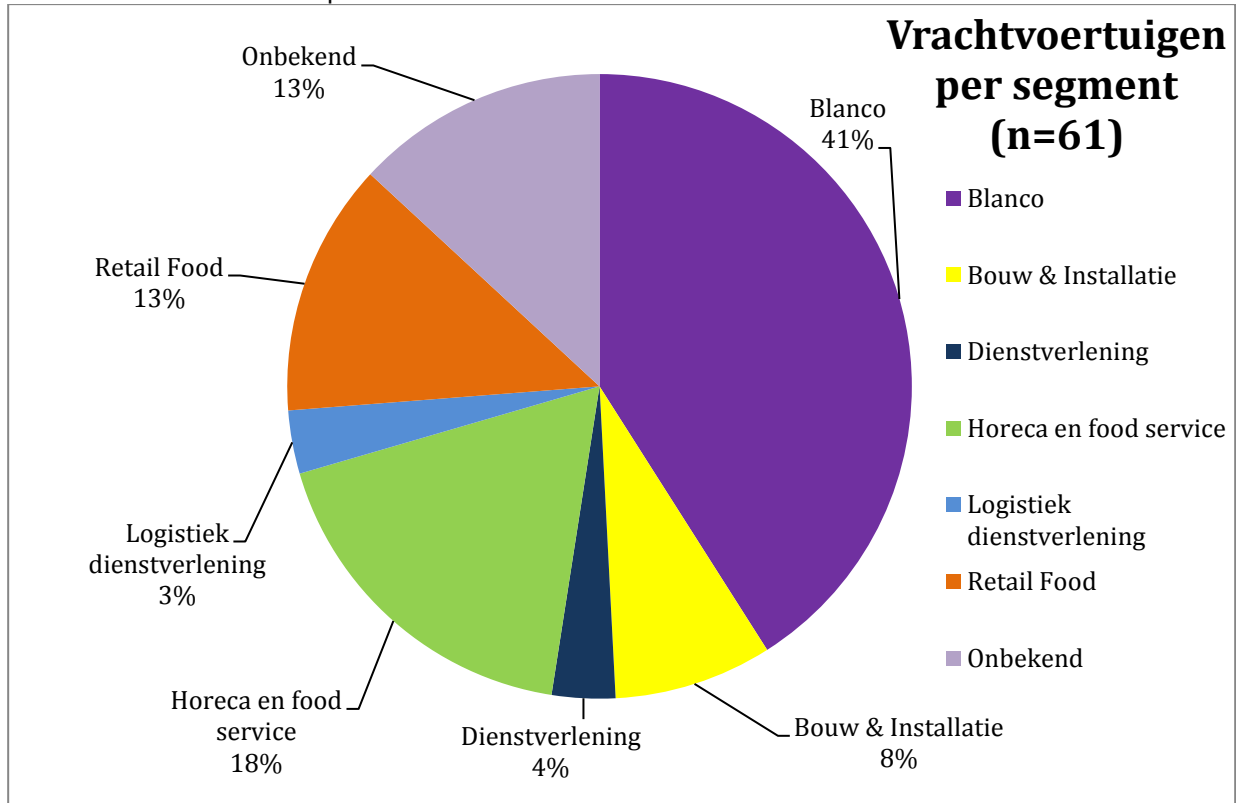


5.3.7 Locatie Ferdinand Bolstraat - Eerste Jan van der Heijdenstraat

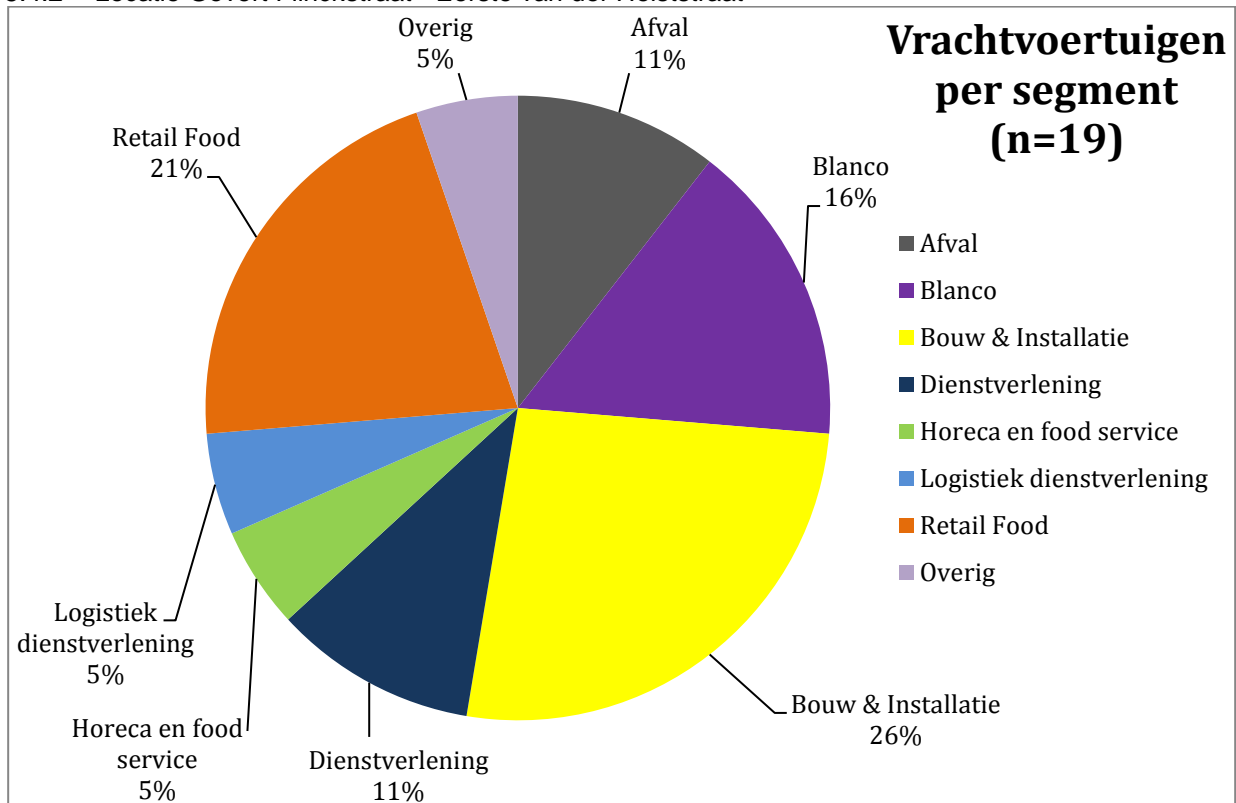


5.4 Vrachtvoertuigen per segment per locatie

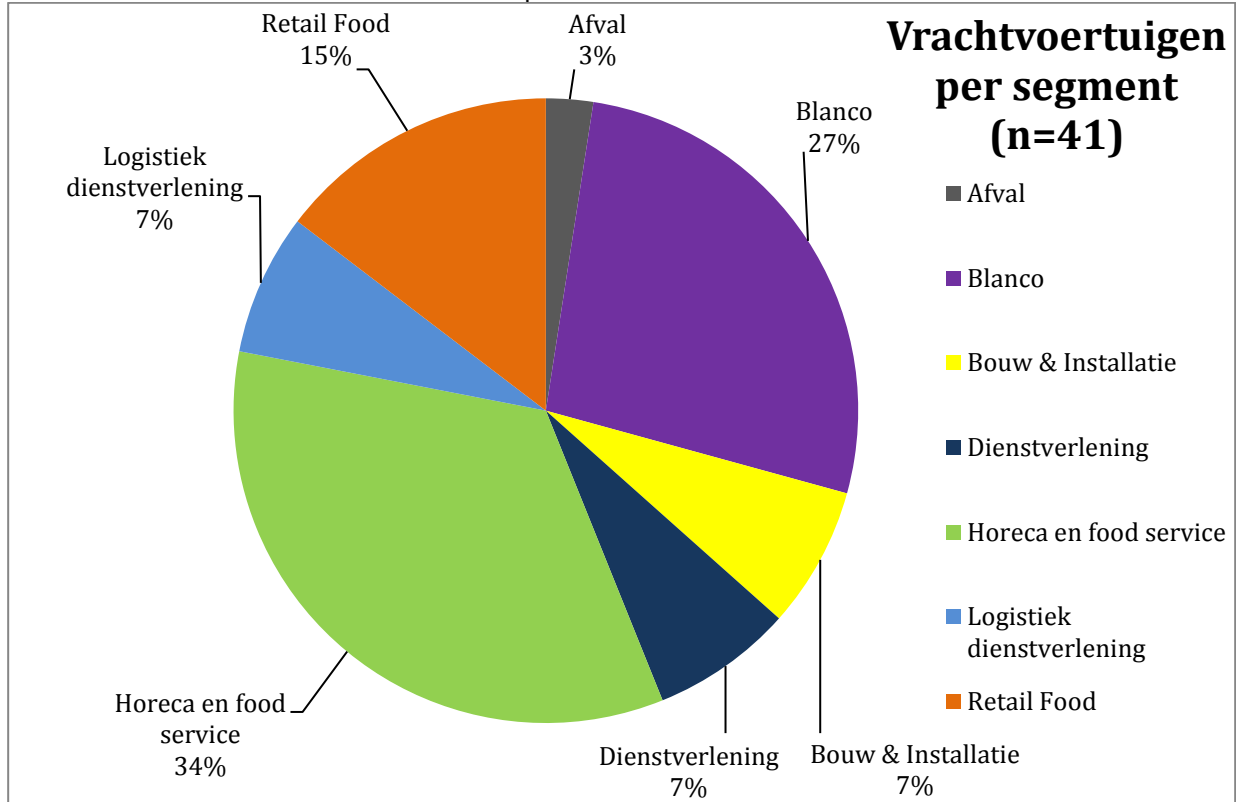
5.4.1 Locatie Gerard Douplein



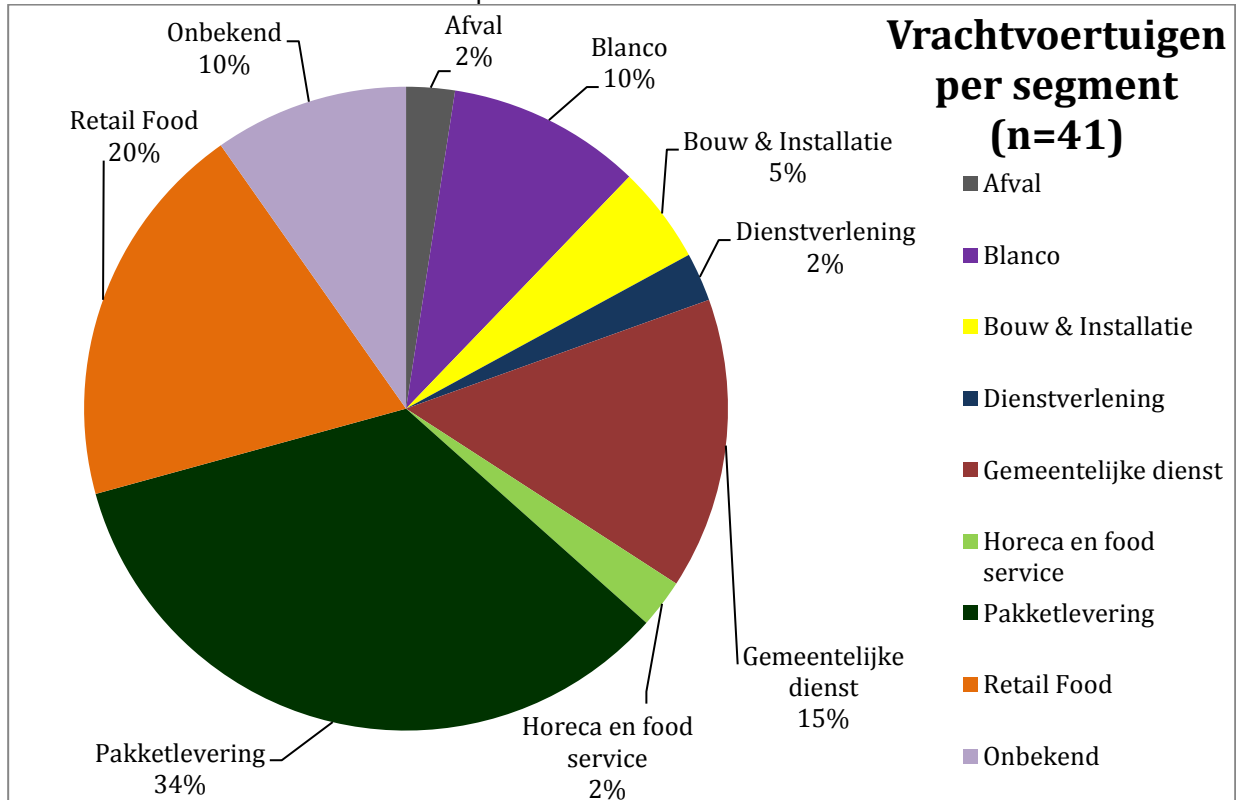
5.4.2 Locatie Govert Flinckstraat - Eerste van der Helststraat



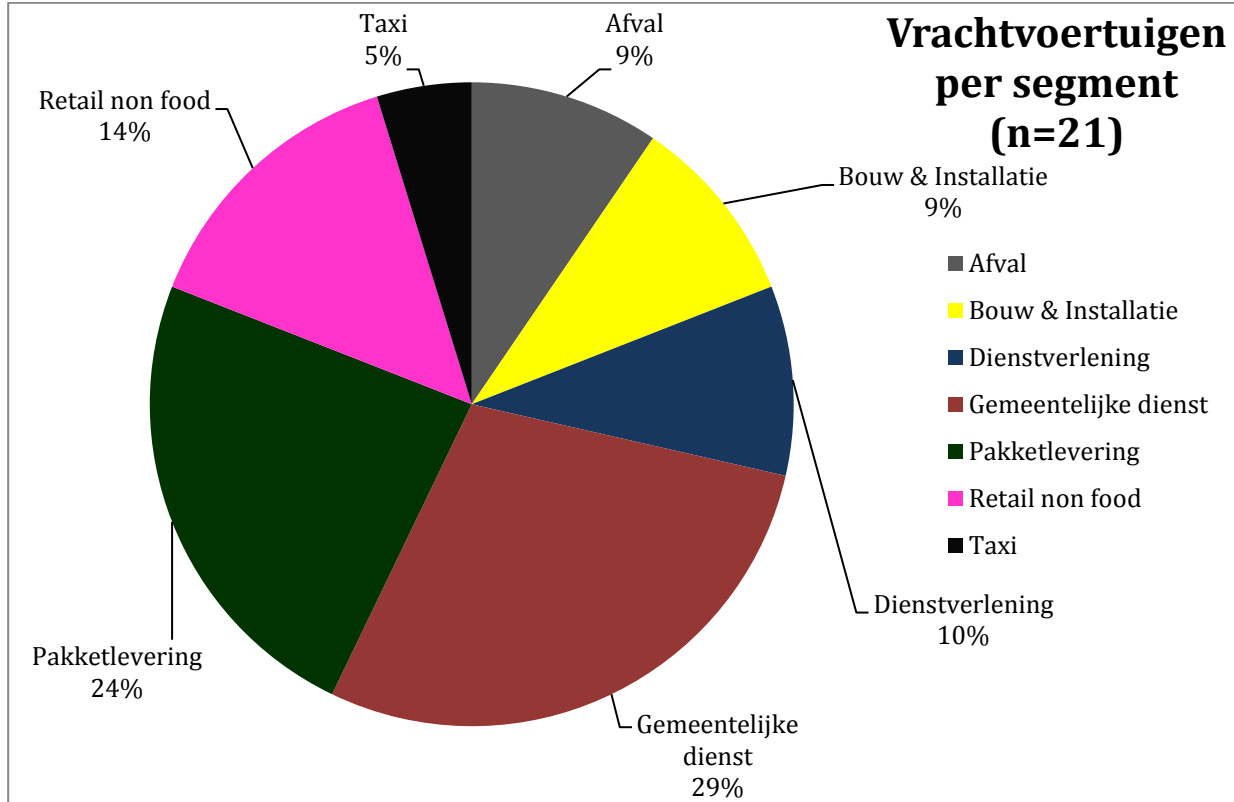
5.4.3 Locatie Eerste Jan Steenstraat - Sarphatistraat



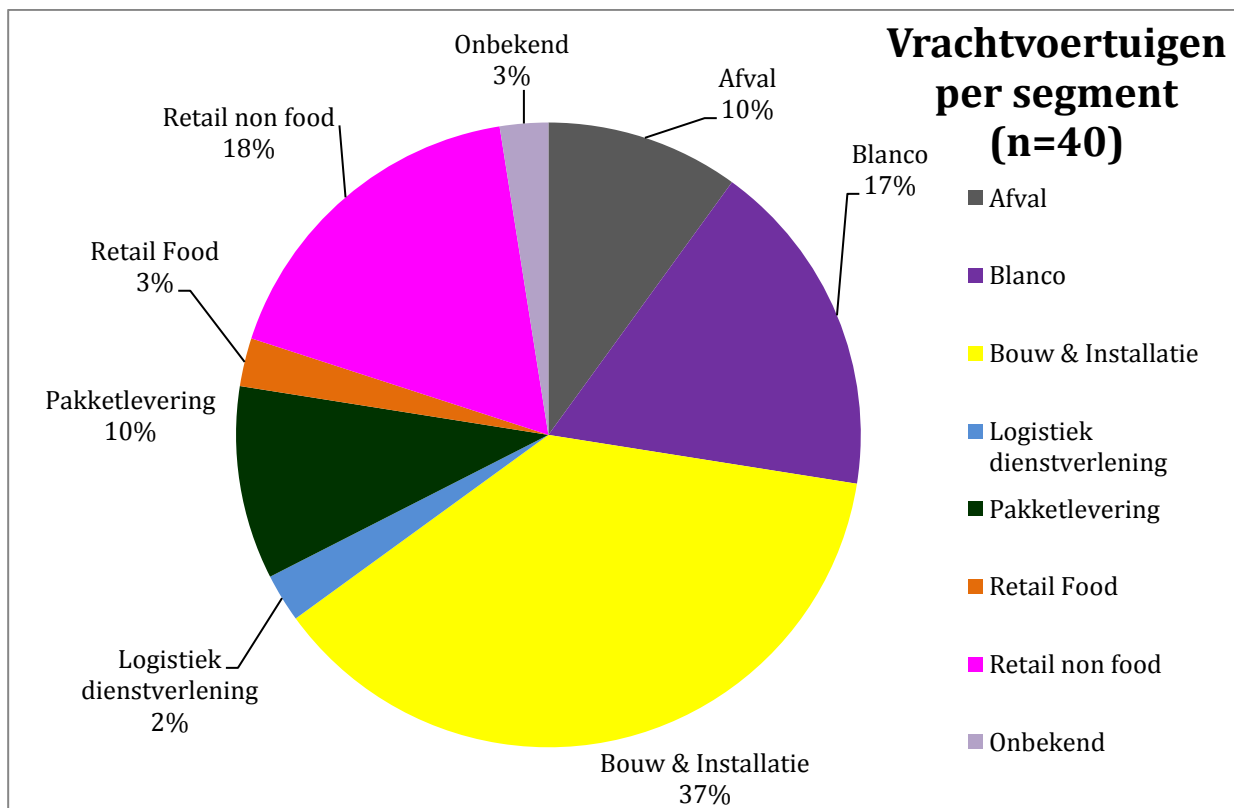
5.4.4 Locatie Tweede Jacob van Campenstraat - Eerste van der Helststraat



5.4.5 Locatie Ferdinand Bolstraat - Eerst Jan Steenstraat

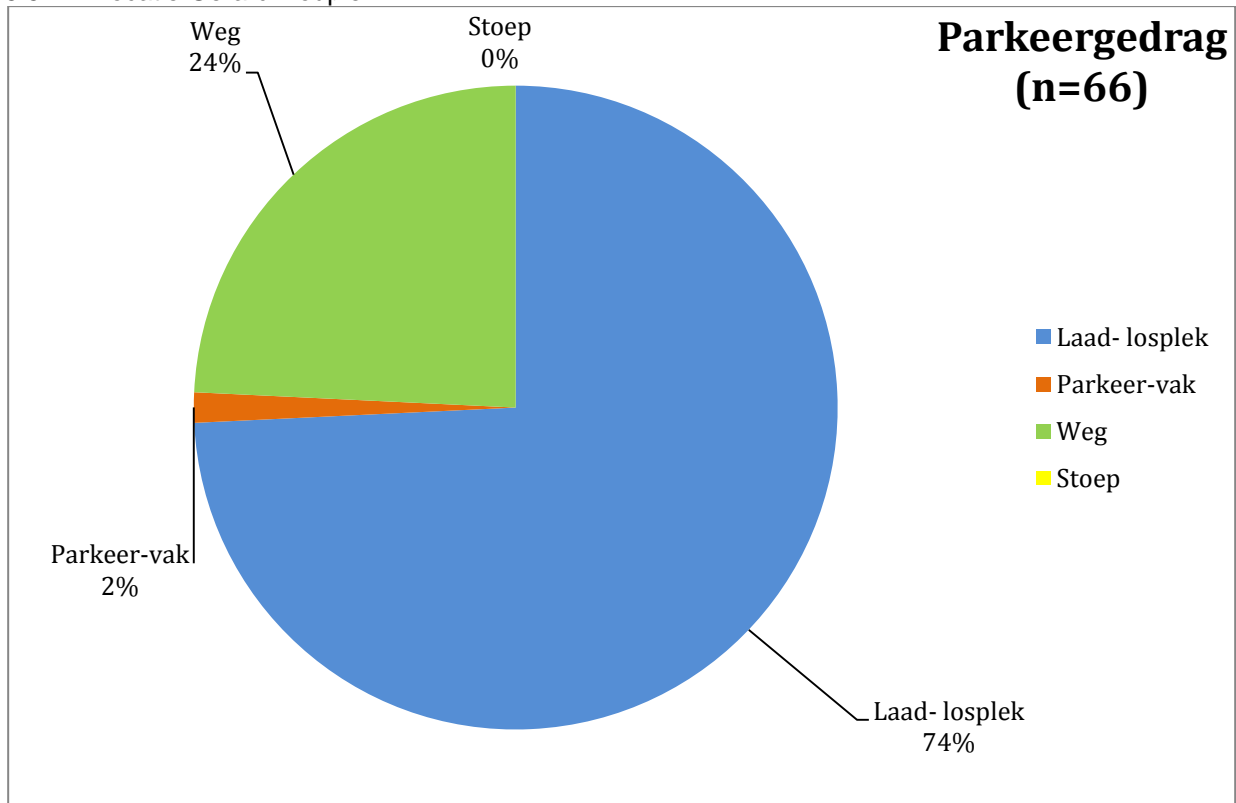


5.4.6 Locatie Ferdinand Bolstraat - Eerste Jan van der Heijdenstraat

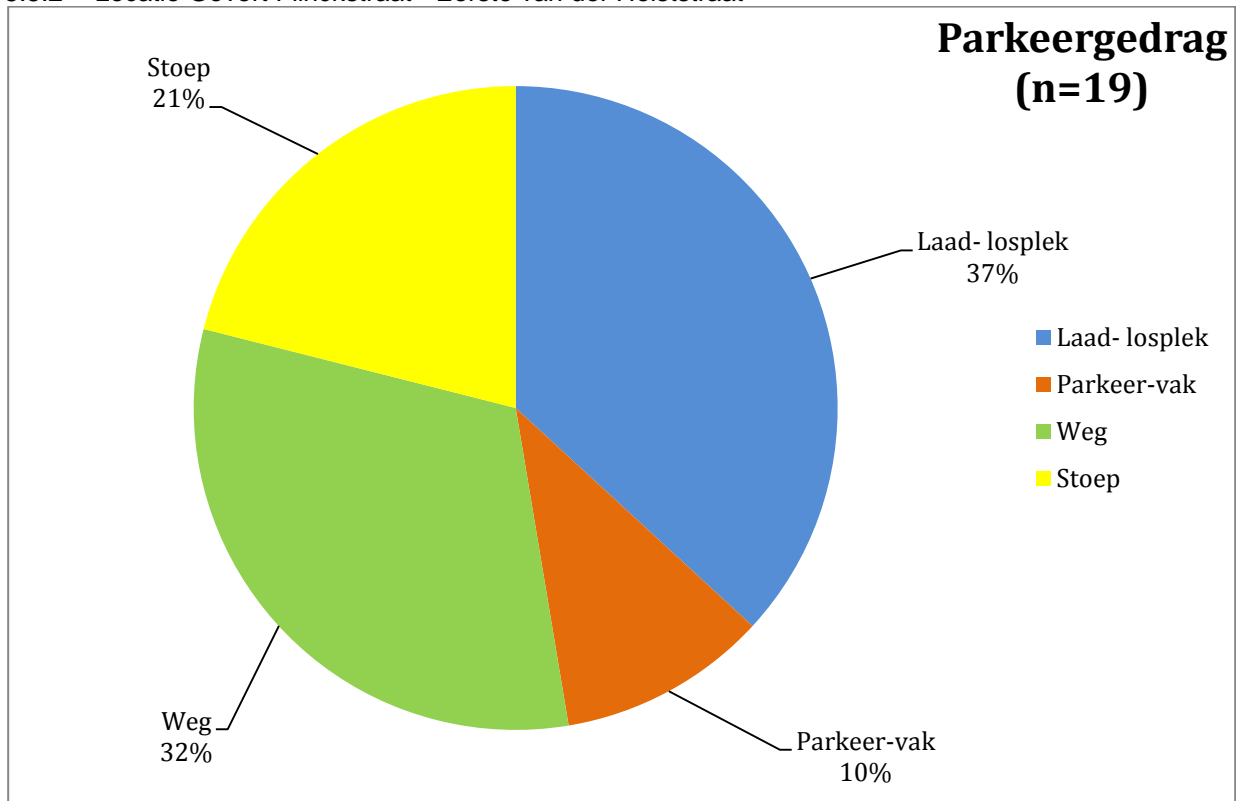


5.5 Parkeergedrag per locatie

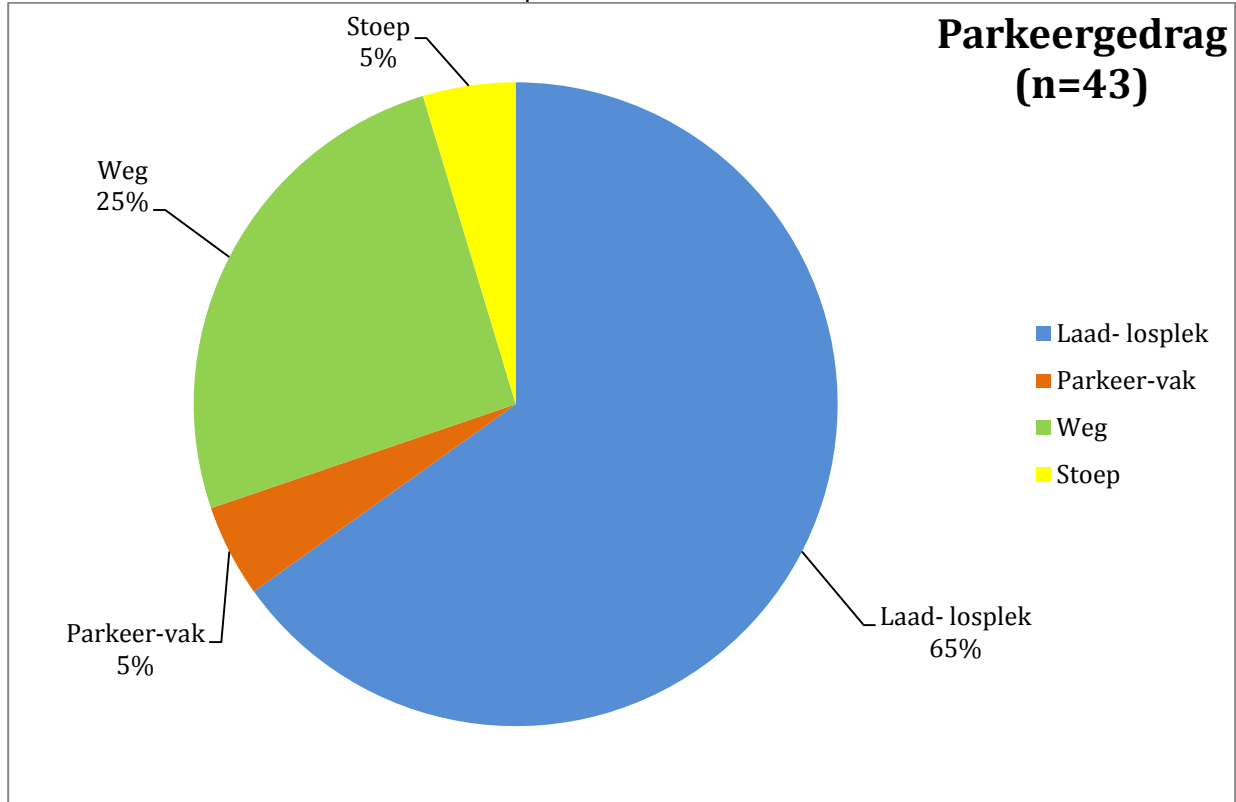
5.5.1 Locatie Gerard Douplein



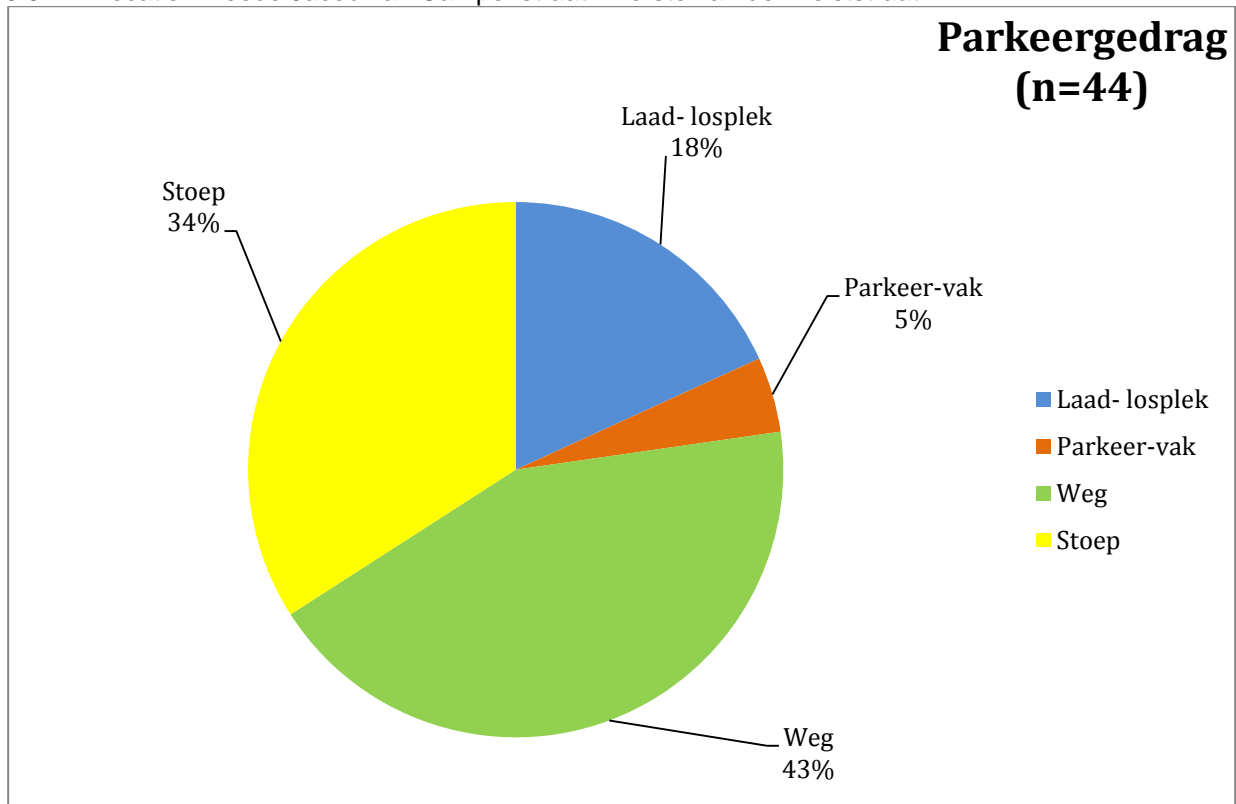
5.5.2 Locatie Govert Flinckstraat - Eerste van der Helststraat



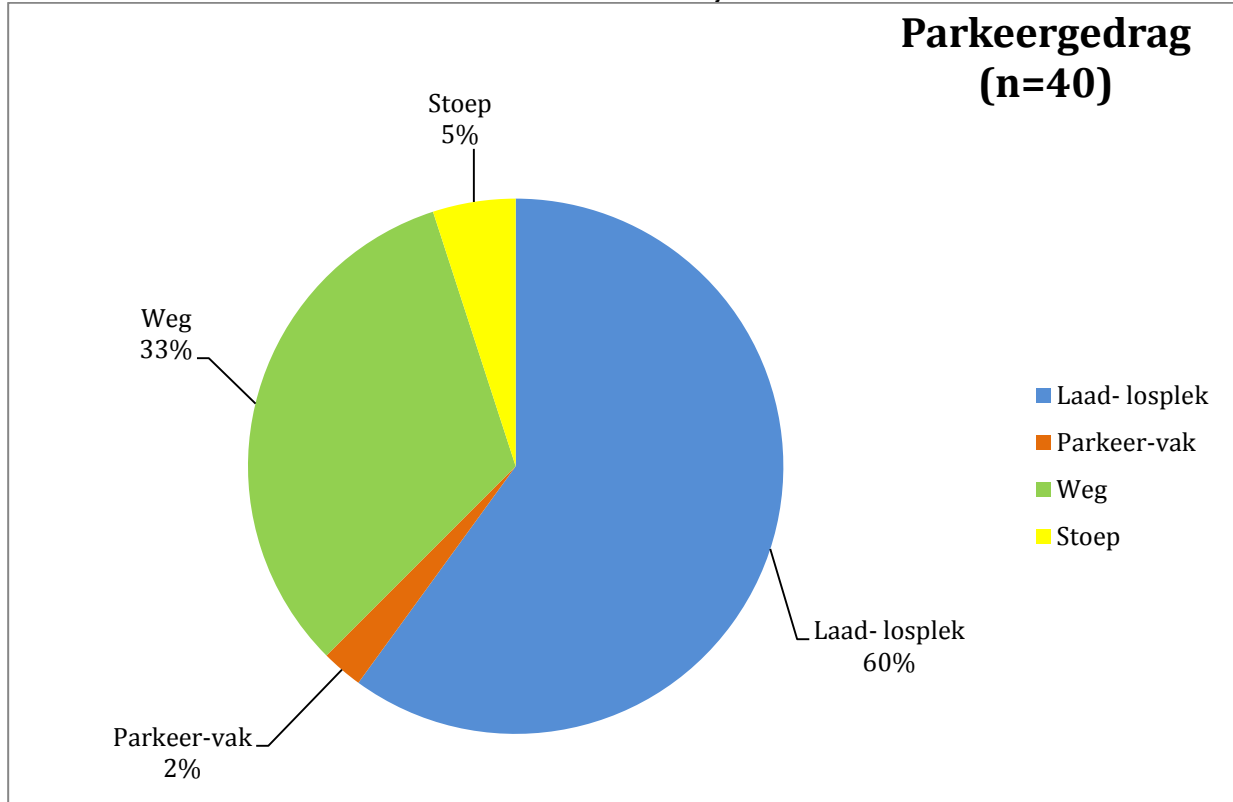
5.5.3 Locatie Eerste Jan Steenstraat - Sarphatistraat



5.5.4 Locatie Tweede Jacob van Campenstraat - Eerste van der Helststraat

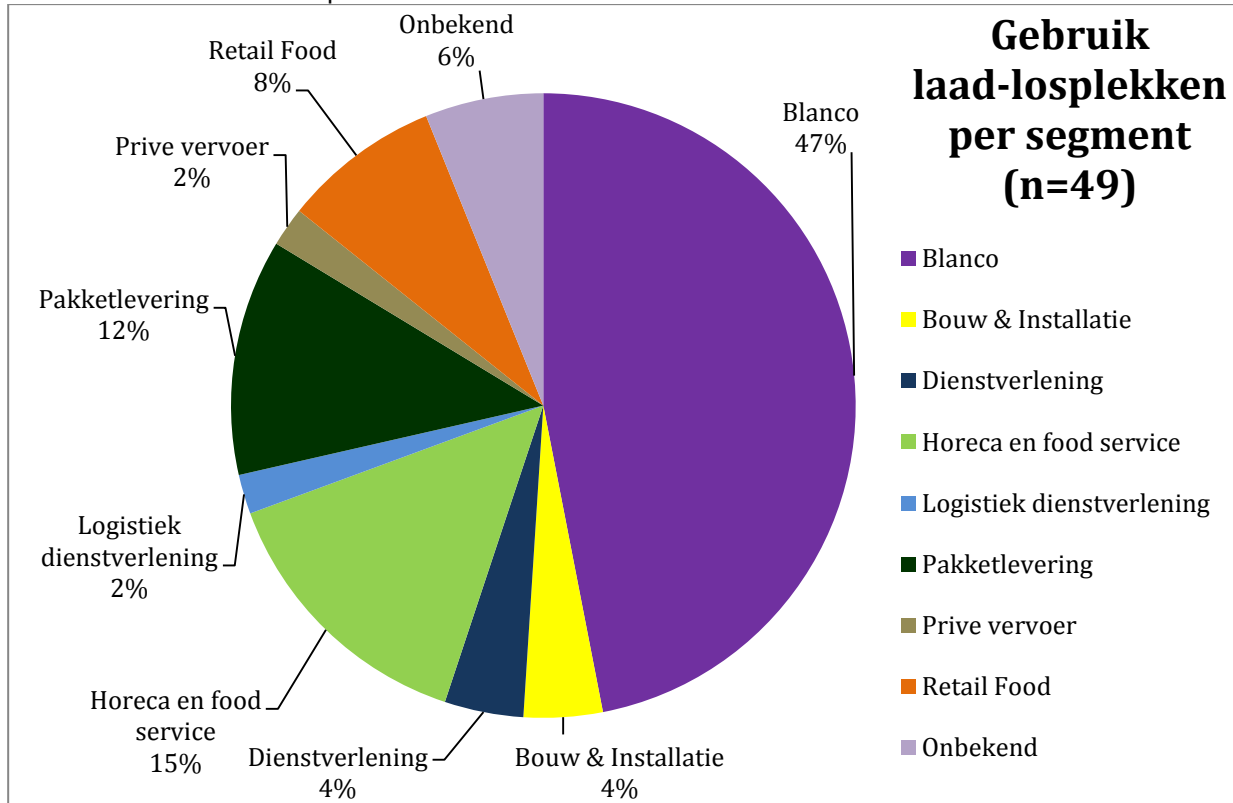


5.5.5 Locatie Ferdinand Bolstraat - Eerste Jan van der Heijdenstraat

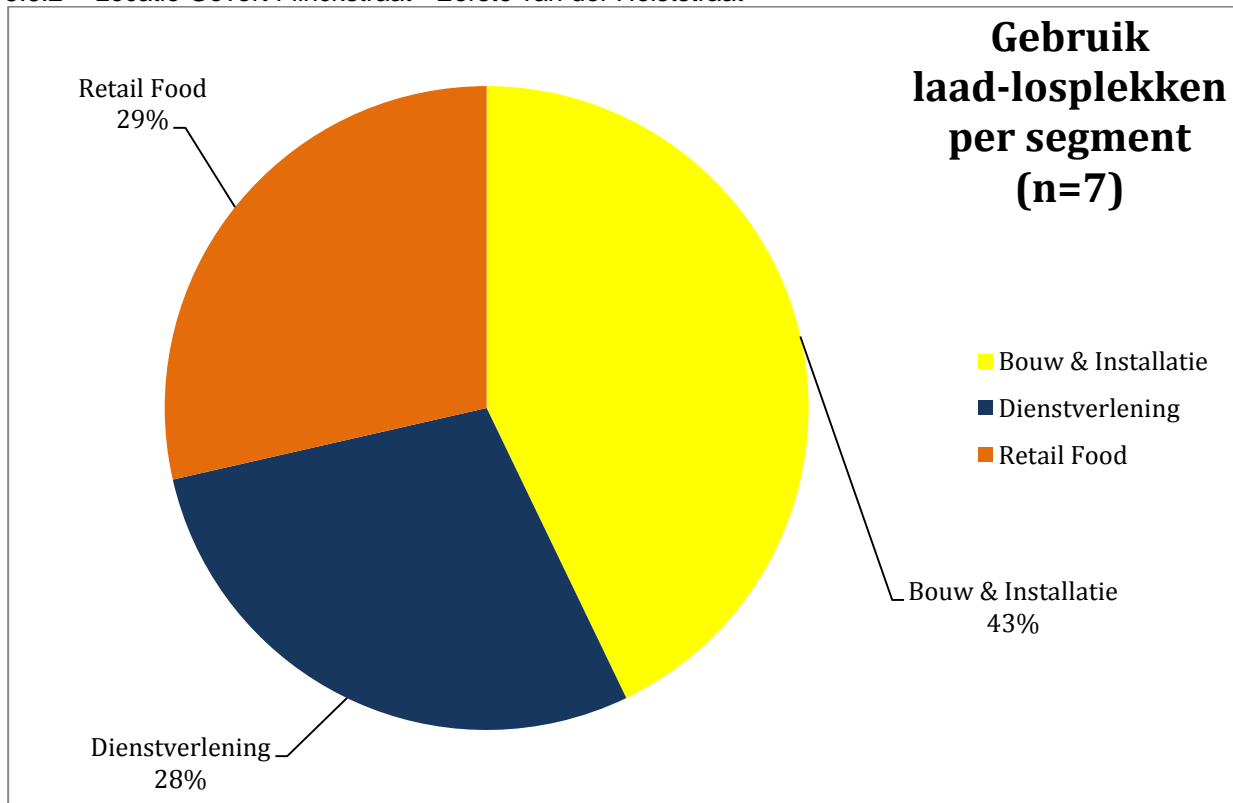


5.6 Gebruik laad-losplekken per locatie

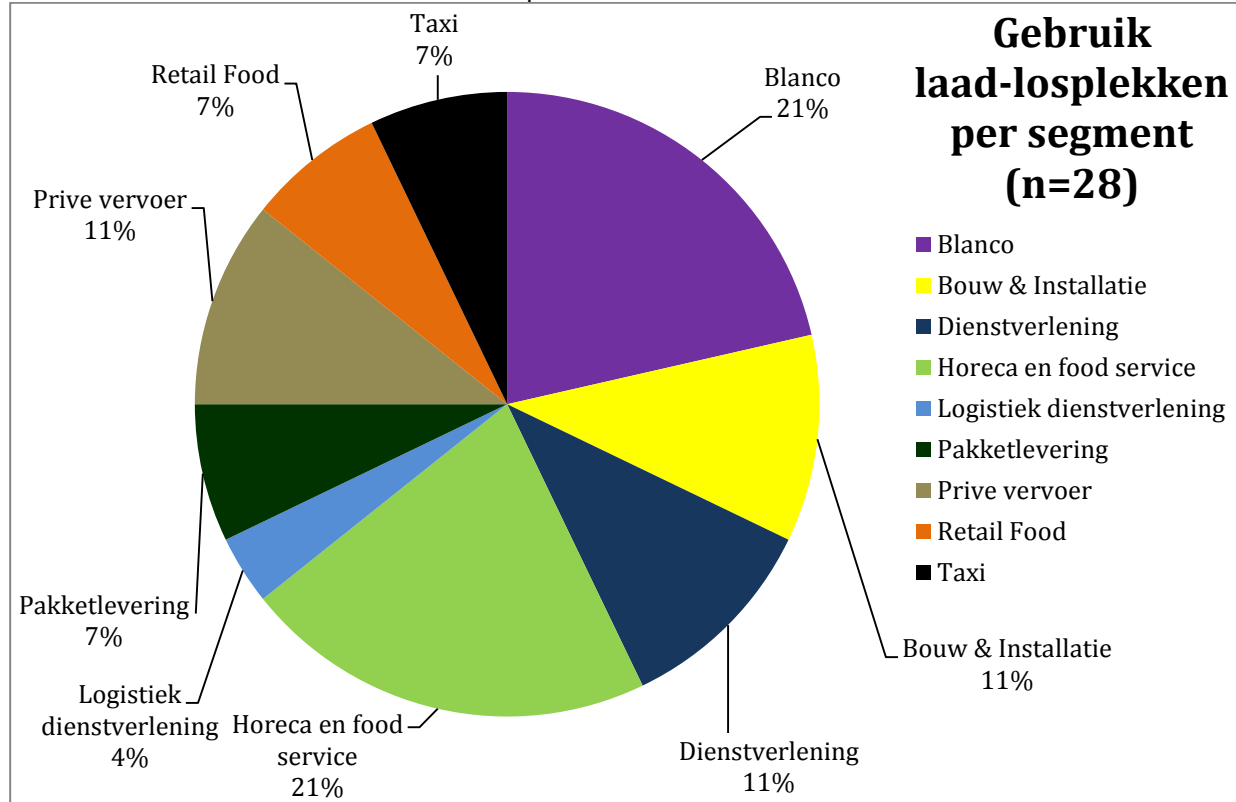
5.6.1 Locatie Gerard Douplein



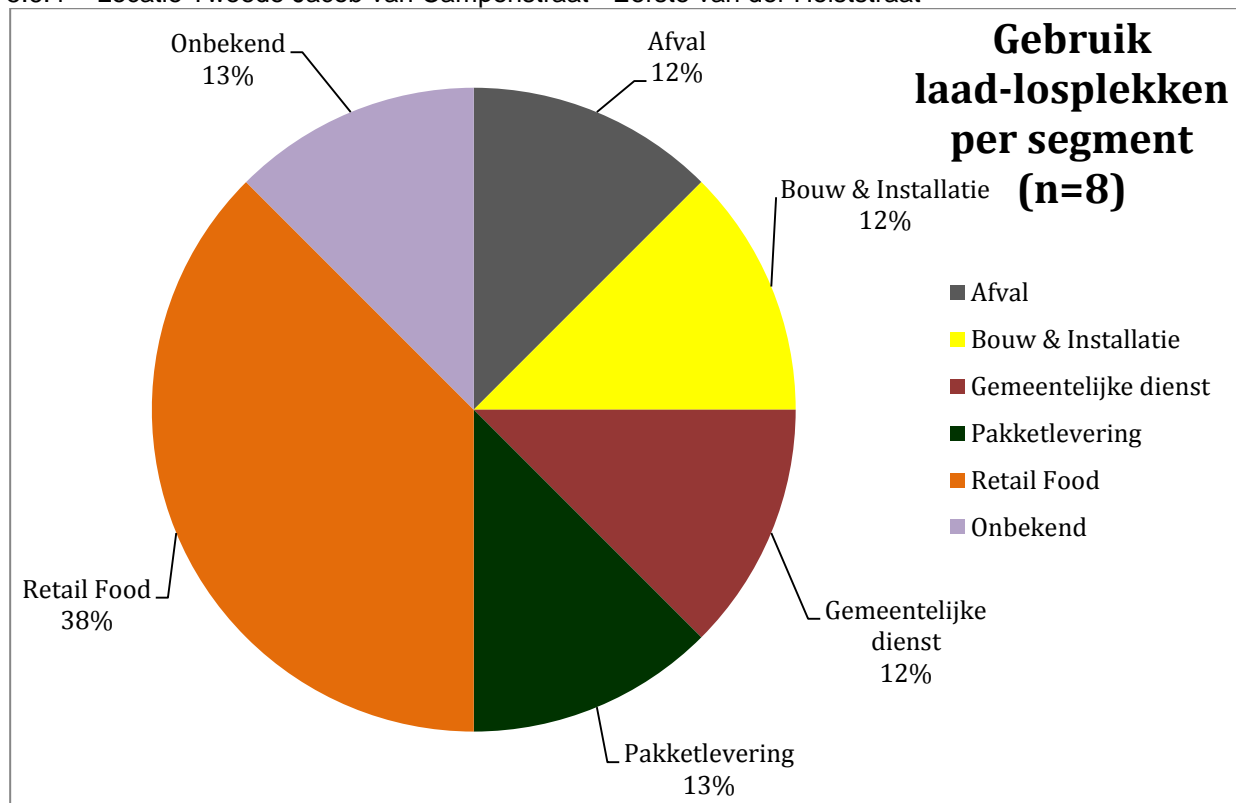
5.6.2 Locatie Govert Flinckstraat - Eerste van der Helststraat



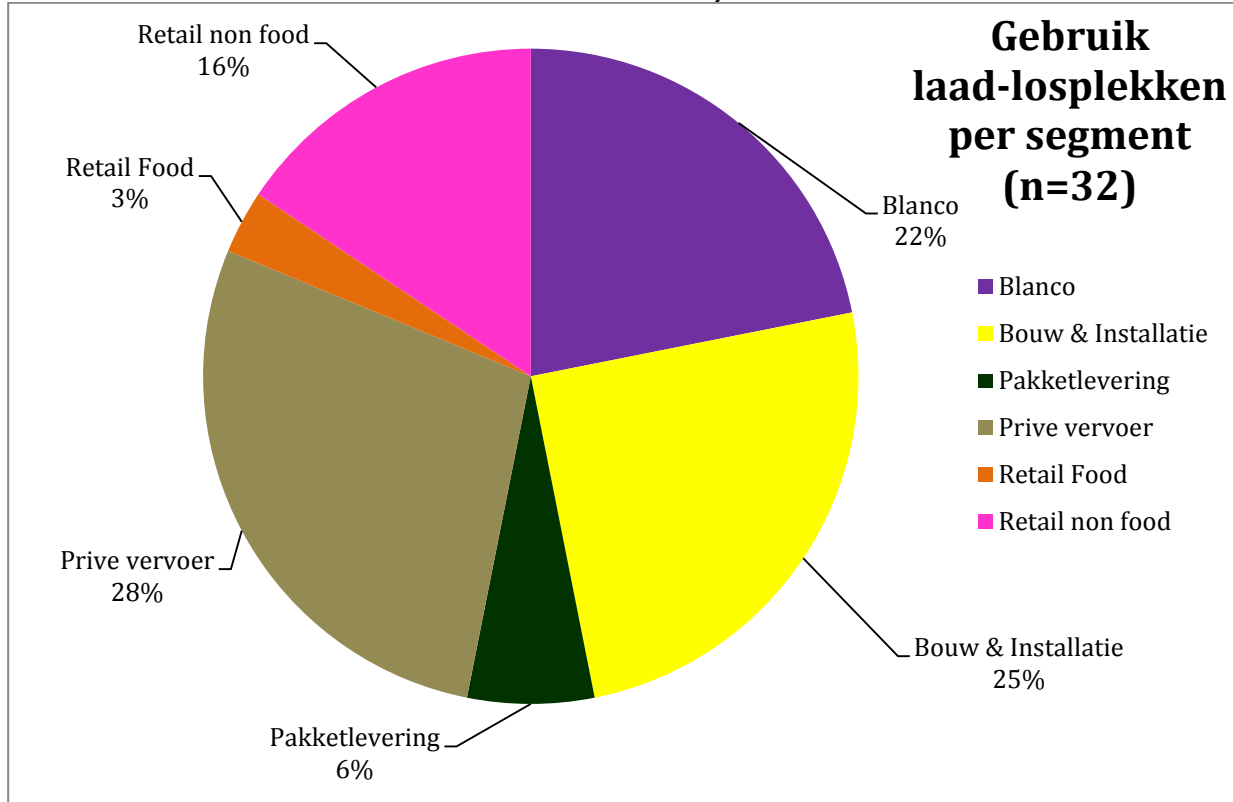
5.6.3 Locatie Eerste Jan Steenstraat - Sarphatistraat



5.6.4 Locatie Tweede Jacob van Campenstraat - Eerste van der Helststraat

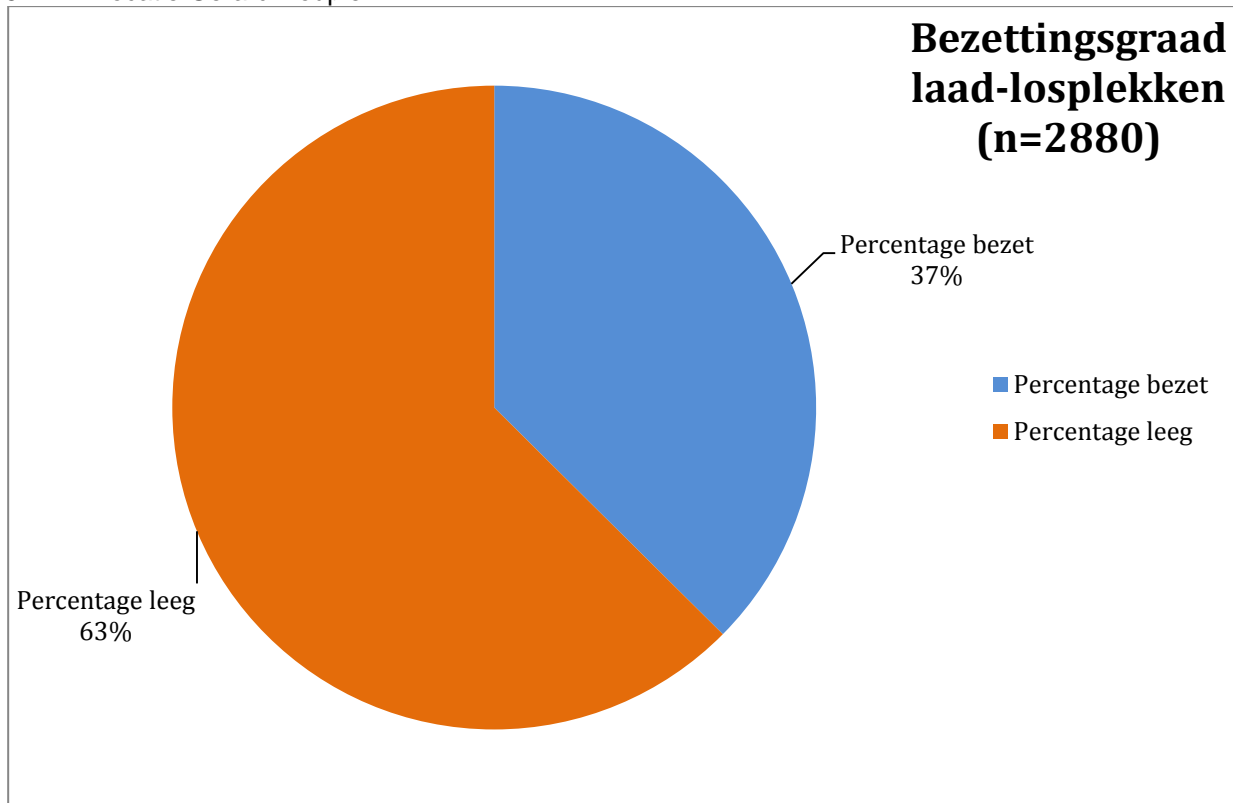


5.6.5 Locatie Ferdinand Bolstraat - Eerste Jan van der Heijdenstraat

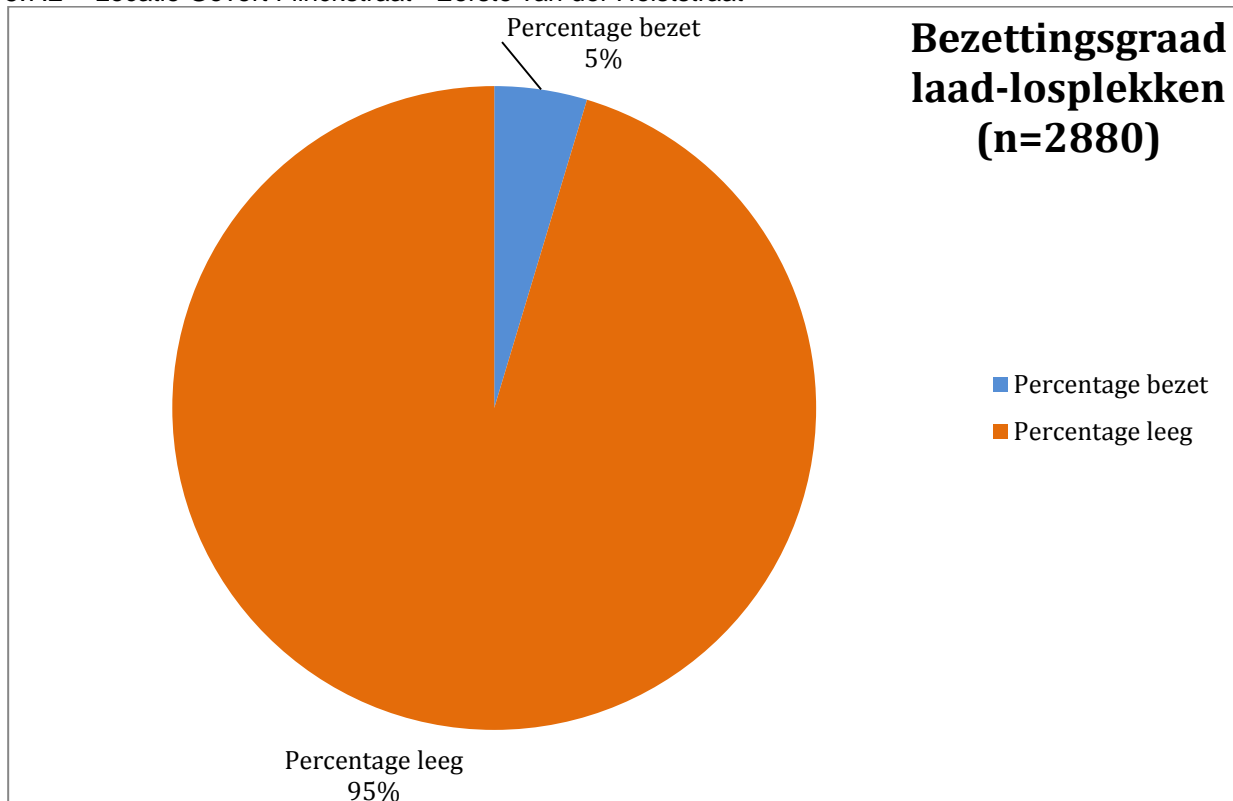


5.7 Bezettingsgraad laad-losplekken per locatie

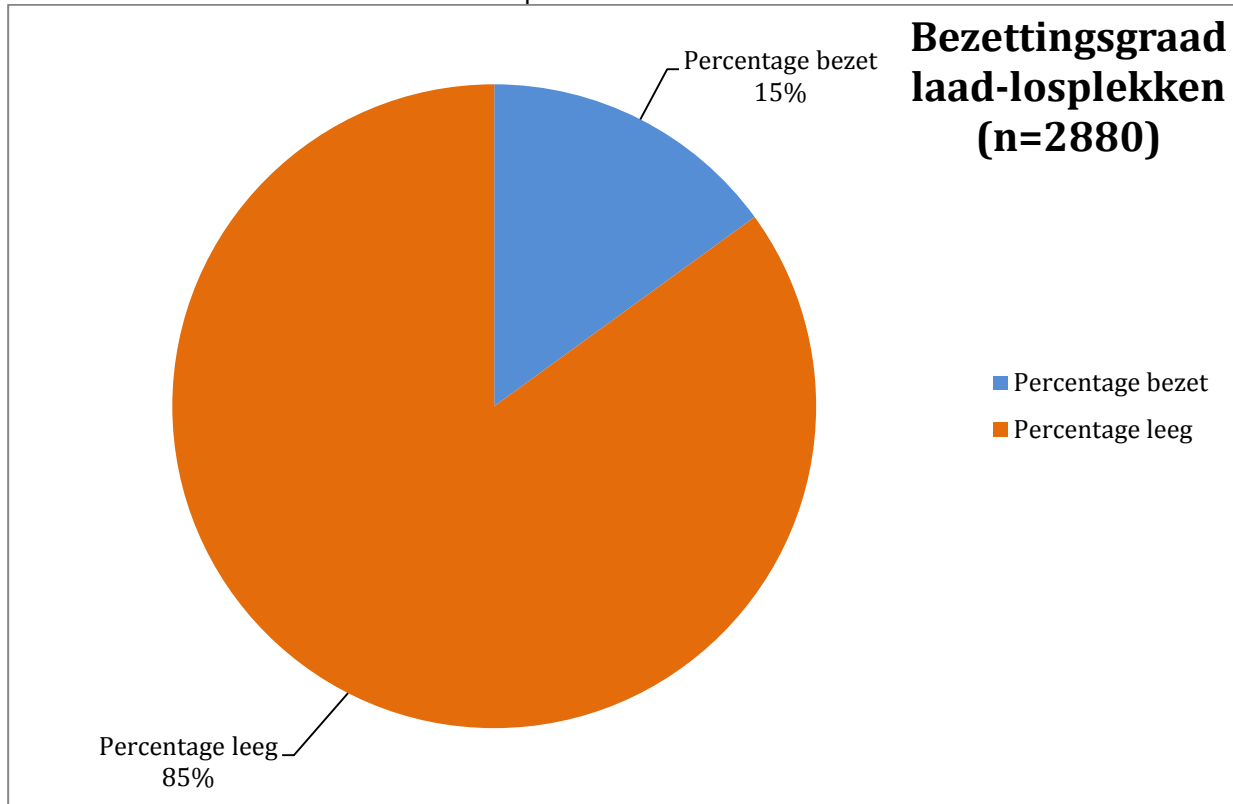
5.7.1 Locatie Gerard Douplein



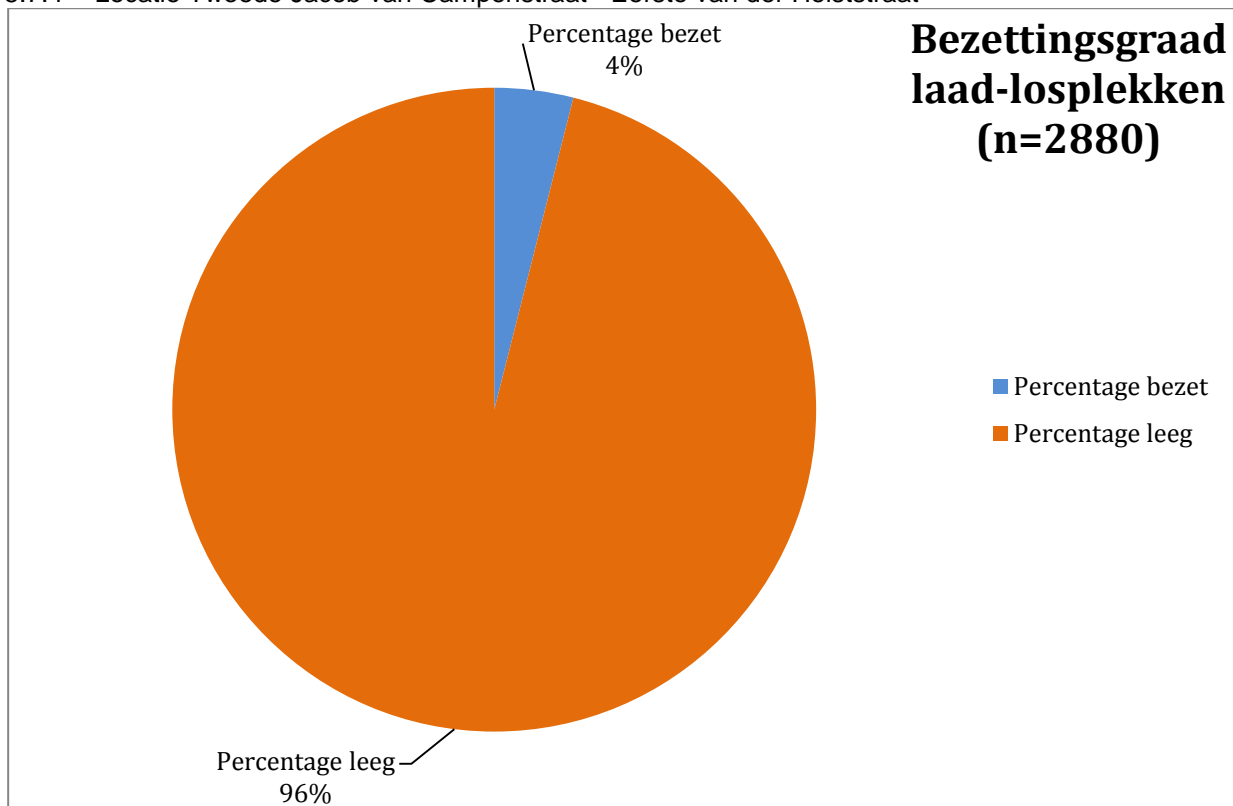
5.7.2 Locatie Govert Flinckstraat - Eerste van der Helststraat



5.7.3 Locatie Eerste Jan Steenstraat - Sarphatistraat



5.7.4 Locatie Tweede Jacob van Campenstraat - Eerste van der Helststraat



5.7.5 Locatie Ferdinand Bolstraat - Eerste Jan van der Heijdenstraat

