Gemeente Amsterdam

Aantrekkelijk OV in een 30 km/u stad

Aan	DB Stadsdelen
Van	Directie Verkeer & Openbare Ruimte
Kopie aan	
Versie	
Datum	14 maart 2023

In 2021 is de Omgevingsvisie voor Amsterdam 2050: een menselijke metropool door de gemeenteraad vastgesteld. De omgevingsvisie beschrijft de gewenste ontwikkeling van de stad en vormt het kader voor ruimtelijke ontwikkelingen.

Amsterdam zet in op de groei naar een meerkernige, groene en gezonde stad. De stad gaat de komende periode hard groeien. Extra ruimte voor wonen en werken vinden we binnen de bestaande grenzen van de meerkernige stad. Om dit mogelijk te maken moeten we de ruimte in Amsterdam anders verdelen. Een andere verdeling van de openbare ruimte is nodig om dit bereiken en betekent dat meer ruimte nodig is voor lopen, fietsen, verblijven, groen en openbaar vervoer (ov). Zo kunnen we de groei faciliteren, de stad bereikbaar houden en tegelijkertijd werken aan een aantrekkelijke stad waar het prettig verblijven is. Een geïntegreerd regionaal ov-systeem, nieuwe overstappen, overslaghubs en goede fietsvoorzieningen houden de stad bereikbaar.

Amsterdam wordt steeds autoluwer om ruimte te maken voor andere modaliteiten en functies in de openbare ruimte. Dit biedt kansen om met keuzes in het mobiliteitssysteem een bijdrage te leveren aan andere beleidsdoelen en het werken aan een gezondere, duurzamere, inclusievere en meer leefbare stad.

Om de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de stad te verbeteren, wordt eind dit jaar de snelheid van een groot aantal wegen in de stad van 50 km/u naar 30 km/u verlaagd. Een verandering die het aantal verkeersdoden en ernstige ongevallen beoogt te reduceren en bijdraagt aan een geluidsarme en aangename stad. De gemeente Amsterdam heeft ter voorbereiding van het terugbrengen van de maximumsnelheid naar 30 km/u later dit jaar een beleidstraject doorlopen met veel afstemming met de VRA en vervoerders, o.a. op basis van de motie Vroege, om de impact op het openbaar vervoer zo helder mogelijk te krijgen en waar mogelijk te minimaliseren.

Openbaar vervoer vervult in de stad een belangrijke rol als ruimte-efficiënt en duurzaam alternatief voor de auto én inclusieve vorm van mobiliteit voor iedereen. Openbaar vervoer biedt de mogelijkheid om voor bewoners en bezoekers van Amsterdam van en naar werk, school, familie of vrienden en recreatie te reizen. Vervoerregio, GVB en gemeente Amsterdam werken daarom hard aan het verder verbeteren van het ov. De verlaging van de maximumsnelheid voor wegverkeer verbetert de aantrekkelijkheid van het ov. Daarnaast zorgt de invoering van 30 km/h voor een aantrekkelijkere openbare ruimte, waarbij mensen verkeersveiliger en gemakkelijker van en naar haltes kunnen lopen of fietsen. Een voorbeeld van een recente herinrichting is het

Muntplein. De herinrichting heeft hier onder meer voor een betere doorstroming van het ov gezorgd.

Naar verwachting zal de reistijd voor reizigers niet opvallend langer worden (de rijtijd per lijn neemt slechts enkele seconden tot max. 1-2 minuten toe). De maatregel leidt echter wel tot hogere exploitatielasten van het openbaar vervoer: de korte extra rijtijd per lijn telt bij elkaar op over de hele dag voor de vervoerders tot langere rijtijden en vraagt daardoor een extra inzet van voertuigen en personeel. Vervoerregio en gemeente Amsterdam streven naar aantrekkelijk ov in een verkeersveilige 30 km/u stad. Uitgangspunt is dat we de ov-kwaliteit bij de invoering van 30 km/u op niveau houden. Om dat mogelijk te maken, is door onderzoeksbureau RHDHV op hoofdlijnen onderzocht in hoeverre het exploitatietekort te mitigeren is en welke voorstellen hiervoor mogelijk zijn.

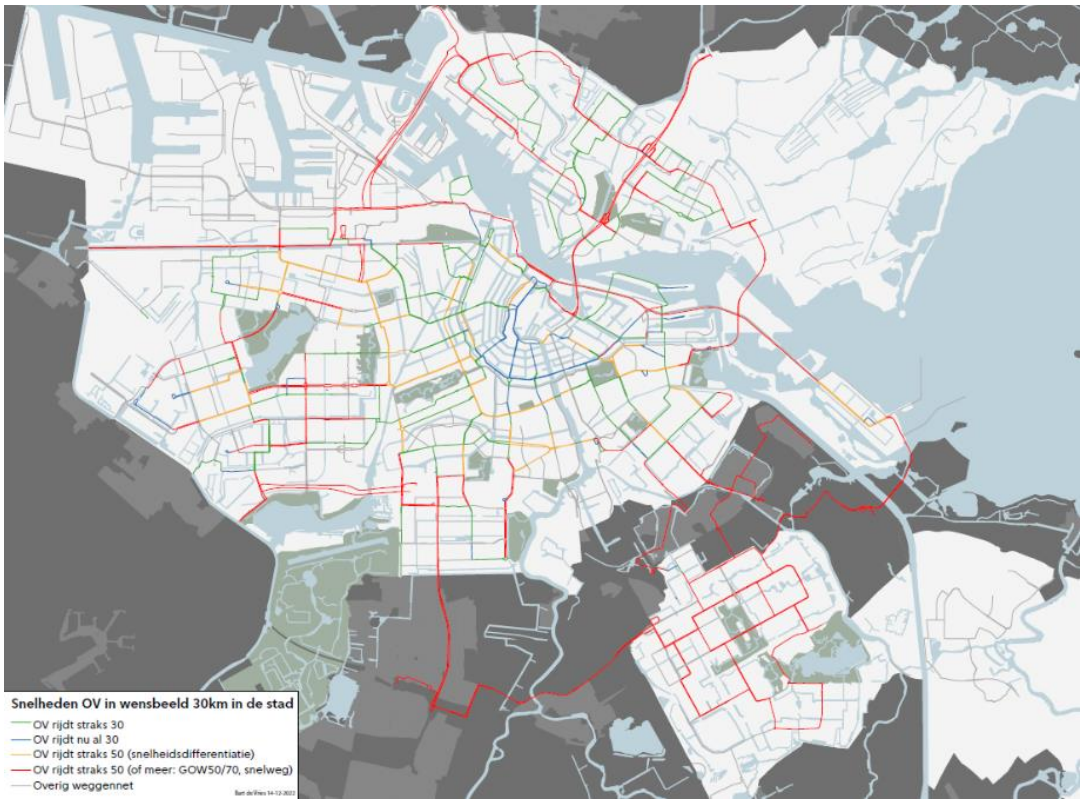
Deze notitie betreft een weergave van de voorstellen om het ov-exploitatieverlies te mitigeren als gevolg van de invoering van 30 km/u in Amsterdam. Aanleiding hiervoor was onder meer de motie Vroege waarin gevraagd is welke mitigerende maatregelen mogelijk zijn en deze voor te leggen aan de stadsdelen. De voorstellen volgen uit de rapportage van RHDHV. Middels deze notitie delen we de uitkomsten van dit onderzoek. De voorstellen zijn een inventarisatie van deze opties. Buiten de uitvoeringskosten van 30km/u met de invoering van snelheidsdifferentiatie en het kijken naar de optimalisatie van de VRI's, is er binnen de gemeente Amsterdam nu nog geen budget gereserveerd voor de voorstellen.

Hoe gaat het nu?
Ook nu, voorafgaand aan de invoering van 30 km/u, is de gemiddelde snelheid van de Amsterdamse bussen en trams niet hoog. Zo is de gemiddelde snelheid (inclusief halteren) van de trams zo'n 16 km/u, en is de gemiddelde snelheid van de bussen van GVB zo'n 22 km/u. Het wordt steeds drukker in de stad. GVB constateert dat de gemiddelde snelheid van bussen en trams al langere tijd gestaag afneemt.

Gemeente en Vervoerregio investeren al lange tijd stevig in het verbeteren van de snelheid en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer. De gemeente en Vervoerregio werken samen aan herinrichtingen en optimalisaties, ook als onderdeel van de Investeringsagenda ov. Hierbij kan gedacht worden aan de werkzaamheden aan de binnenring (Marnixstraat – Weteringschans), de herinrichting van het Muntplein of de verbouwing van het Centraal Station en de bijbehorende verkeerscirculatiemaatregelen. Het resultaat hiervan is dat de gemiddelde snelheid redelijk constant is gebleven, zonder deze investeringen zou deze verder dalen. Op deze locaties hebben de herinrichtingen gezorgd voor een betere doorstroming van het ov, bovenop de realisatie van een aantrekkelijkere openbare ruimte, primair ingericht voor de voetganger en fietser. Dit vertaalt zich voor de reiziger in een betrouwbaar ov-systeem, wat de aantrekkelijkheid doet toenemen.

Wat gaat er veranderen?
De invoering van 30 km/u als maximumsnelheid op een groot aantal wegen in Amsterdam, zal zeker niet op alle ov-lijnen invloed hebben. Sommige routes waar ov-gebruik van maakt zijn momenteel al 30 km/u, andere routes blijven 50 km/u. Vrijliggende tram- en busbanen worden uitgezonderd van de snelheidsverlaging door middel van snelheidsdifferentiatie, waar dat veilig

kan (zie oranje routes in onderstaande figuur). Ook zijn er routes waar de maximumsnelheid van 50 naar 30 verlaagd wordt, maar waar in de praktijk de snelheid van bussen en trams door verkeersdrukte nu al niet veel hoger ligt dan 30 km/u.



Figuur: Snelheden ov in wensbeeld 30 km/u in de stad

Kiezen voor 30 km/u in woongebieden en stadsstraten
Juist in woongebieden en in drukke stadsstraten vinden we de ov-routes waar wat zal wijzigen (de groene routes in de figuur). Op routes door woongebieden in stadsdelen gaat het over het algemeen om ontsluitende buslijnen. Dit levert een meer verkeersveilige en leefbare omgeving op voor voetgangers en fietsers.

Een verschuiving van auto naar fiets en openbaar vervoer
Naar verwachting zal bij de invoering van 30 km/u een verschuiving van vervoerwijzekeuze optreden: zo'n 2-3% van de mensen die nu nog met de auto rijdt zal na invoering van 30 km/u met fiets of ov reizen. In algemene zin wordt dan de metro relatief aantrekkelijker ten opzichte van de auto, dat geldt ook voor de ov-lijnen die niet achteruitgaan dankzij snelheidsdifferentiatie.

Impact voor de reiziger beperkt
Naar verwachting zal de reistijd voor de reizigers niet opvallend langer worden. Het gaat om ongeveer een halve minuut, tot hooguit twee minuten op een hele lijn van begin tot eind. Bovendien levert de invoering van 30 km/u voor de reiziger in het lopen van- en naar de halte ook

positieve effecten op (verbeterde verkeersveiligheid en bijdrage aan een geluidsarme en aangename stad).

De opgave voor ov
De extra rijtijden in de dienstregeling hebben bij elkaar opgeteld vooral een financiële implicatie voor de vervoerders, en daarmee voor de betaalbaarheid van het huidige ov-aanbod: hoewel het effect voor de individuele reiziger beperkt zijn, zorgen de langere rijtijden over de hele stad gedurende de hele dag tot extra inzet van personeel en voertuigen. Als daardoor op het ov-aanbod bezuinigd moet worden, zijn deze gevolgen voor reizigers wel merkbaar. De impact voor het openbaar vervoer in Amsterdam, op de routes waar de maximumsnelheid daadwerkelijk omlaag gaat, is berekend op 66.000 dienstregeling uur (DRU) per jaar. Het kan bijvoorbeeld nodig zijn om een extra bus om tram in te zetten om dezelfde dienstregeling te garanderen. Dat is circa 4% van de in totaal 1,6 miljoen DRU's in de concessie Amsterdam. Deze extra DRU's willen we door maatregelen zoveel mogelijk mitigeren. Daarmee wordt het exploitatietekort beperkt en leidt dit bovendien tot openbaar vervoer met hogere kwaliteit.

Studie naar 'Aantrekkelijk ov in een 30 km/u stad'
In de studie Aantrekkelijk ov in een 30 km/u stad (RHDHV, 2022) zijn vervolgens de volgende twee vragen gesteld: Is het mogelijk het resterende exploitatietekort dat ontstaat voor het bus- en tramvervoer ten gevolge van de invoering van 30 km/u in de stad in Amsterdam te mitigeren? En welke mitigerende maatregelen zijn er mogelijk?

Inventarisatie van mogelijke ingrepen om te mitigeren
Over de volle breedte zijn mogelijke voorstellen geïnventariseerd die de impact van de invoering van 30 km/u voor het ov kunnen mitigeren. Bepaalde ideeën sluiten beter aan bij de visie op mobiliteit van Vervoerregio en gemeente Amsterdam dan anderen. Ook is bestuurlijk de wens uitgesproken dat de ov-kwaliteit behouden moet blijven. Er is in het bijzonder gezocht naar voorstellen die náást een positief impact op het ov ook een positieve bijdrage levert aan andere vervoerwijzen (voetganger, fiets en verkeersveiligheid), verkeersveiligheid en leefbaarheid. De voorstellen dienen ook recht te doen aan de sociale functie van het ov. Het strekken van ov-lijnen en opheffen van haltes is daarom ongewenst, net als het (verder) verhogen van de tarieven. Ook dienen voorstellen te passen binnen de schaarse openbare ruimte in Amsterdam.

Van snel naar vloeiend
Bussen en trams rijden nu al met lage gemiddelde snelheden door Amsterdam. Zij staan regelmatig stil bij drukke kruisingen en hebben hinder van opstoppingen door verkeersdrukte. Het idee is daarom om in de aantrekkelijke 30 km/u stad juist de *flow* van het openbaar vervoer te verbeteren. Op die manier kunnen bussen en trams vloeiend door blijven rijden, in plaats van dat zij op de stukken tussen twee kruisingen in kort een hogere snelheid kunnen rijden.

Meeste impact daar waar meeste ov rijdt
Een maatregel om het ov op deze manier beter door te laten stromen, kan de meeste impact maken op plekken waar veel bussen en trams rijden én waar deze nu ook veel vertraging in het verkeer oplopen. Aan de hand van een data-analyse zijn de belangrijkste huidige knelpunten voor de ov-doorstroming in beeld gebracht. Gekeken is naar de huidige rijtijden van ov, en waar deze

grote verschillen laten zien tussen de avondspits en 's zondags. Deze zijn gelegd naast de aantallen ov-ritten per route. Op knelpuntlocaties waar veel ov rijdt, zijn voorstellen gedaan om de rijtijden voor het ov te verbeteren aan de hand van andere verkeerscirculatie of infrastructuur. Dit heeft niet alleen lokaal een effect, maar verbetert de tijd die het ov over de gehele route moet doen.

Van optimaliseren naar keuzes maken
Stevige keuzes en voortzetting van de mobiliteitstransitie zijn nodig, zo blijkt ook bij het in beeld brengen van kansrijke mitigerende voorstellen voor ov. Optimalisaties binnen het huidige netwerk liggen niet meer voor het oprapen. Gemeente en Vervoerregio werken al geruime tijd aan maatregelen om de doorstroming van het ov te verbeteren. Voorbeelden van maatregelen uit de *Investeringsagenda ov* zijn de Rode en Oranje Loper en de Binnenring. Ook de maatregelen bij de Munt met bijbehorende herinrichting leverde een belangrijke plus op voor het ov. Het gaat hierbij om grote herinrichtingen, wat doorgaans kostbare ingrepen zijn met een lange doorlooptijd. De maatregelen bij de Munt hadden overigens ook al effect in de tijdelijke vorm.

Pakket mogelijke mitigerende voorstellen
De gemeente zet in op 3 invalshoeken om het mogelijke effect te mitigeren, namelijk snelheidsdifferentiatie, de optimalisatie van verkeerslichten en mogelijke voorstellen voor het afsluiten van doorgaand autoverkeer met separate ingrepen om de doorstroming van het ov te verbeteren. Snelheidsdifferentiatie als maatregel is al vastgesteld. Aan de optimalisatie van verkeerslichten wordt vanuit Amsterdam Autoluw gewerkt. De 4 bundels en 9 separate voorstellen bevinden zich nog in de onderzoeksfase en volgen uit het onderzoek van RHDHV.

Snelheidsdifferentiatie voor bus en tram is de belangrijkste maatregel voor mitigatie van het effect
Eind 2021 is bij het vaststellen van het beleidsvoornemen al besloten tot de meest krachtige maatregel: snelheidsdifferentiatie voor bus en tram. Vrijliggende tram- en busbanen worden uitgezonderd van de snelheidsverlaging, daar waar dat veilig mogelijk is. Daarmee wordt al circa 50% van de potentiële negatieve rijtijdeffecten gemitigeerd. Snelheidsdifferentie is de belangrijkste maatregel voor aantrekkelijk ov in een 30 km/u stad.

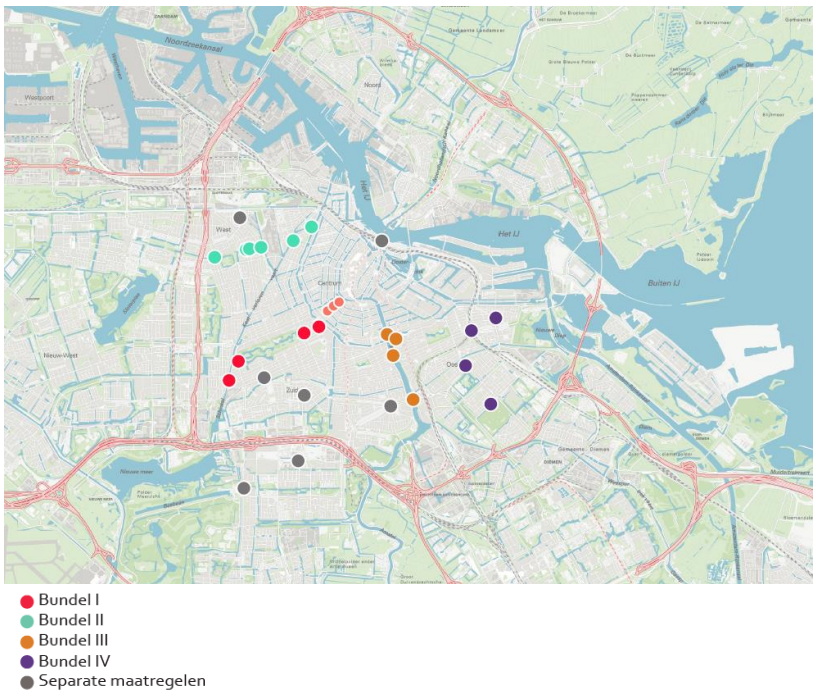
Optimalisatie verkeerslichten
De gemeente werkt op basis van data van verkeerslichten aan het functioneren en waar mogelijk het optimaliseren van verkeerslichten als geheel. Daarbij wordt vooral gestuurd op het verbeteren van de leefbaarheid en het meer ruimte creëren voor voetgangers en fietsers. Pas daarna waar mogelijk voor het openbaar vervoer en/of auto's. Hierbij borgen we de leefbaarheid en het functioneren op de hoofdroutes. Dit wordt uitgevoerd in het kader van Amsterdam Autoluw.

De afgelopen jaren is gewerkt aan een betere afstelling van verkeerslichten waardoor de doorstroming van kruispunten is verbeterd. Hiermee is al veel winst behaald, onder andere voor het ov. Verdere optimalisatie levert naar verwachting slechts kleine winst op en ligt het voor de hand dat dit vooral ten goede komt voor de voetganger en fietser. Rijtijdwinst voor ov is binnen dit traject bijvangst. De verwachting is dan ook dat het effect voor een betere doorstroming van het ov beperkt zal zijn.

Voorstellen van 4 bundels en 9 separate ingrepen om de doorstroming van het ov te verbeteren
Deze locaties liggen vooral in het hoogstedelijk gebied, omdat hier meer ov ritten en knelpunten zijn. Op basis van het onderzoek van RHDHV worden 4 bundels en 9 separate ingrepen in deze notitie voorgesteld. De bundels maken de lussen uit de Omgevingsvisie mogelijk. De afzonderlijke deelvoorstellen uit deze bundels horen bij elkaar en kunnen als gevolg daarvan niet afzonderlijk worden ingevuld. Een uitgebreide toelichting van de voorstellen staat in bijlage 1.

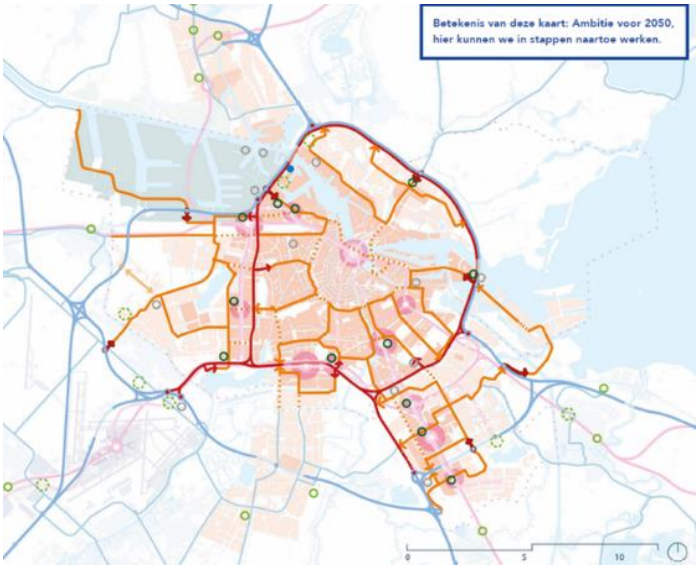
4 bundels en 9 separate ingrepen om de doorstroming van het ov te verbeteren

1. Bundel I: Afsluiten doorgaand autoverkeer op 4 locaties rondom Vondelpark
2. Bundel II: Afsluiten doorgaand autoverkeer op 6 locaties in Stadsdeel West
3. Bundel III: Afsluiten doorgaand autoverkeer op 4 bruggen over de Amstel
4. Bundel IV: Afsluiten doorgaand autoverkeerop 4 locaties in Stadsdeel Oost
5. Afsluiting doorgaand autoverkeer op de Linneusstraat tussen Transvaalkade en Linneauskade
6. Afsluiting doorgaand autoverkeer op de Molukkenstraat-Noord tussen Javastraat en Zeeburgerdijk
7. Doorstroming Haarlemmercircuit Cornelis Krusemanstraat
8. Doortrekken vrije busbaan de Boelelaan tussen Buitenveldertselaan en Leijenberghlaan
9. Busbaan Amstelveenseweg, tussen Boelelaan en Kalfjeslaan
10. Afsluiting doorgaand autoverkeer Rijnstraat, tussen Lekstraat en Victorieplein
11. Afsluiting doorgaand autoverkeer Beethovenstraat tussen Apollolaan en Stadionweg
12. Vrije busbaan Bos- en Lommerweg Noord (project in uitvoering)
13. Afsluiting doorgaand autoverkeer de Ruijtertunnel (alleen in combinatie met bundel I)



Figuur: Locaties 4 bundels en 9 separate ingrepen

Verkeerscirculatie in Omgevingsvisie 2050



De studie naar mitigerende maatregelen voor het openbaar vervoer door RHDHV heeft onder meer het inzicht opgeleverd dat een lussenstructuur zoals beschreven in de Omgevingsvisie 2050 ook veel verbetering kan brengen voor het ov. Een win-win situatie dus voor de stad. Met de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 is een koers uitgezet voor de ruimtelijke structuur van Amsterdam. Nieuwe ruimte voor wonen en werken vinden we binnen de bestaande grenzen van de meerkernige stad. Om dit mogelijk te maken moeten we de ruimte in Amsterdam anders verdelen. In de praktijk betekent dat scherpere keuzes maken. Om die reden is in de Omgevingsvisie voor het autoverkeer een lussenstructuur geïntroduceerd. Met deze lussenstructuur blijft de stad bereikbaar voor de auto, maar vermindert het ruimtebeslag ervan. De A10 functioneert in dit voorstel als verdeelring voor het autoverkeer van de stad. Elk stadsdeel is via de Ring A10 bereikbaar. Als een automobilist van één stadsdeel naar een ander stadsdeel wil reizen, zal dit in de eindsituatie zoals geschetst in de Omgevingsvisie via de A10 plaatsvinden. Hierdoor ontstaat er meer ruimte om te verblijven, lopen en fietsen, maar ook voor ov en groen. De bundels kennen een sterke relatie met de voorstellen uit de Omgevingsvisie. Deze worden samen met de separate ingrepen beschreven in bijlage 1.

Bundel I heeft de meeste impact

De afsluiting voor het doorgaand autoverkeer op 4 locaties rond het Vondelpark heeft de grootste bijdrage aan het te mitigeren effect voor het openbaar vervoer. Hiermee wordt een eerste stap gezet naar het sectorenmodel uit de omgevingsvisie door op vier plekken aan de zuidwestkant van de stad wegen af te sluiten voor doorgaand autoverkeer. Het gaat om de Stadhouderskade bij de ingang van het Vondelpark, de Vondelbrug op de Van Baerlestraat, de Amstelveenseweg ten zuiden van de Overtoomsesluis en de Zeilbrug over de Schinkel.

De impact voor het ov is met deze bundel groot, omdat het openbaar vervoer hier veel vertraging heeft en er veel openbaar vervoer rijdt. De hoeveelheid autoverkeer vermindert naar verwachting. Hiernaast ontstaat er met deze bundel ruimte voor de fiets en voetganger, kan de oversteek van het Max Euweplein naar het Vondelpark worden verbeterd en ontstaan er mogelijkheden voor extra groen.

Omdat deze bundel het meest kansrijk is voor het openbaar vervoer en helpt voor ruimte voor de fietser, voetganger, verkeersveiligheid en groen, gaan we deze maatregelbundel met voorrang verder uitwerken. Hierbij wordt tevens de impact voor taxi, nood- en hulpdiensten, stedelijke logistiek en touringcars onderzocht.

Hoe gaat het verder?
Het college vraagt uw advies over de 4 bundels en 9 separate ingrepen op basis van het onderzoek van RHDHV. We horen daarnaast ook graag uw aandachtspunten bij de mogelijke verdere planvorming van de voorstellen. Daarnaast wordt u binnenkort geïnformeerd over de nieuwe concessie voor het openbaar vervoer in Amsterdam. Binnen dit traject kan u breder adviseren over het openbaar vervoer in uw stadsdeel.

Parallel aan deze adviesaanvraag aan de stadsdelen wordt de komende 2 maanden een uitvoeringstoets op de voorstellen uitgevoerd. Hierin toetsen we de 4 bundels en 9 separate voorstellen op de mate waarin ze in het beleid passen (beleidsuitwerking), de maakbaarheid en de planning, mede in relatie tot andere projecten ('werk met werk'). Uw advies en de uitvoeringstoets zijn van belang voor het college om te bepalen of en zo ja hoe en wanneer er met één of meer van de voorstellen uit het RHDHV rapport wordt verder gewerkt tot een concreet projectvoorstel.

De adviezen van de stadsdelen samen met de resultaten uit de uitvoeringstoets leiden tot een raadsinformatiebrief over hoe verder te gaan met de voorstellen. Hierin wordt ook rekening gehouden met de beperkte financiële mogelijkheden van de Gemeente Amsterdam. Naast de uitvoeringskosten van 30km/u, de snelheidsdifferentiatie en het kijken naar de optimalisatie van de VRI's, is er binnen de gemeente Amsterdam nu nog geen budget gereserveerd voor de voorstellen.

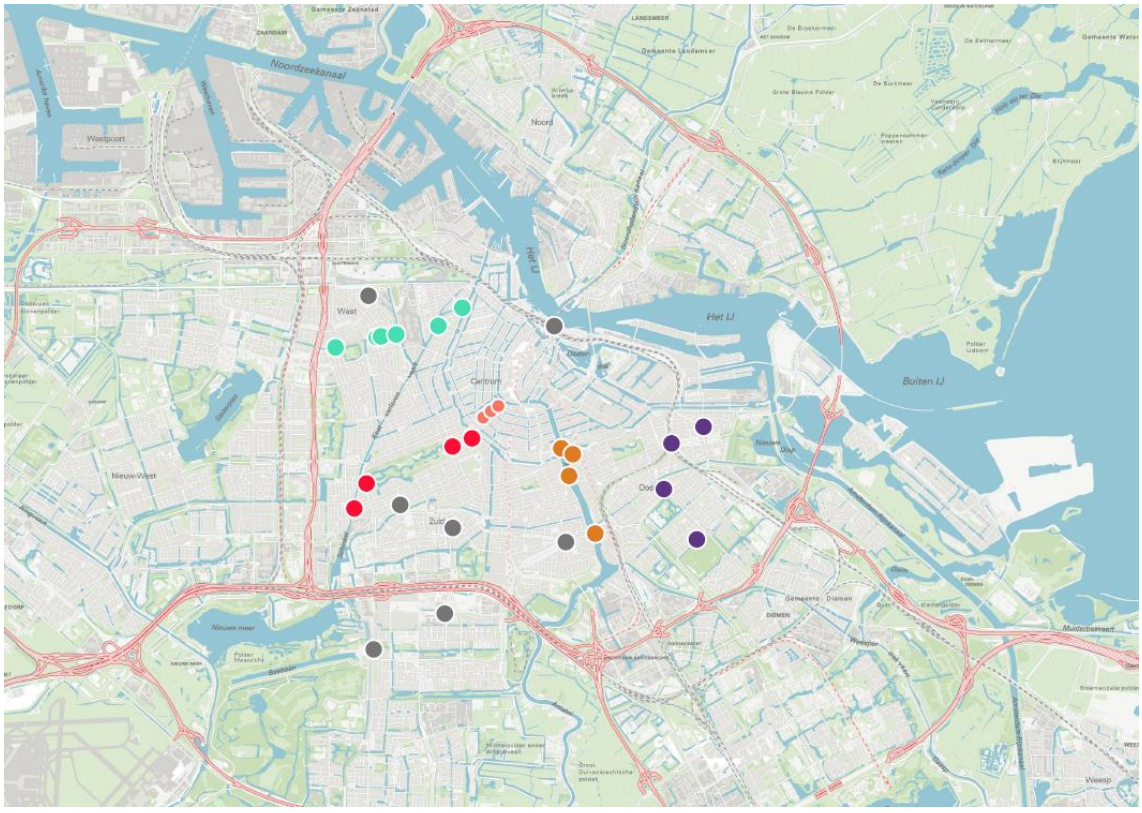
Daarnaast is de Vervoerregio in gesprek met de vervoerders om nadere (financiële) afspraken te maken. Ook biedt de start van de nieuwe Concessie Amsterdam (vanaf 2025) ruimte om op korte termijn structureel andere afspraken te maken.

De voorstellen hebben in meer of mindere mate impact op bewoners, ondernemers en bezoekers in de stad. Tegelijkertijd helpen ze ons ook om de stad te realiseren die we voor ogen zien en waar mensen in de stad behoefte aan hebben; een leefbare stad, waar je veilig en rustig over straat kan, waar je met de fiets, het ov en lopend vrijwel overal kan komen waar je wilt zijn en waar ruimte is om elkaar te ontmoeten. Zonder dit soort maatregelen bereiken we dat doel niet.

Aangezien dat grotere, algemene belang zoveel mogelijk in evenwicht moet zijn met de effecten van maatregelen op individuen, hecht de gemeente aan een proces waarin ook de belangen van individuen op een goede manier kunnen worden meegenomen om uiteindelijk te komen tot besluiten die het algemeen belang zo goed mogelijk dienen. Voor elk voorstel waarvoor besloten wordt om het verder uit te werken zal dan ook worden bepaald op welke manier de participatie wordt ingevuld.

Bijlage 1: 4 bundels en 9 separate ingrepen

Uit onderzoek blijkt dat er 4 bundels en 9 separate ingrepen zijn in de stad om het openbaar vervoer beter te laten doorstromen. De komende periode gaan we als stad aan de slag met de uitvoeringstoets, waarin wordt gewerkt aan de verdere beleidsuitwerking. Ook worden haalbaarheid, maakbaarheid en kosten onderzocht. De voorstellen worden in deze bijlage achtereenvolgens toegelicht.



Figuur: Locaties 4 bundels en 9 separate ingrepen

Bundel I – Afsluiten doorgaand autoverkeer voor 4 locaties rondom Vondelpark
Het openbaar vervoer heeft op dit moment veel vertraging op de routes rond het Vondelpark, terwijl het om belangrijke ov-corridors door de stad gaat. Uit de analyses blijkt dat het kansrijk is om op vier plekken rond het Vondelpark wegen af te sluiten voor doorgaand autoverkeer. De ruimtedruk is hier zeer hoog. Hierdoor hebben fietsers en voetgangers weinig ruimte en heeft het openbaar vervoer veel vertraging. Aanvullend in dit pakket is de realisatie van een vrije trambaan de stad uit op kruising Amstelveenseweg – Overtoomse Sluis.

Deze bundel heeft de meeste impact voor het mitigeren van de reistijdverliezen van het openbaar vervoer en heeft tevens positief effect voor lopen, fietsen, verkeersveiligheid en groen. Met deze voorstellen neemt naar verwachting het autoverkeer in de stadsdelen Centrum, Zuid en West af en ontstaan mogelijkheden voor de tweede fietsring (fietsstraat op de Ceintuurbaan – Frederik Hendrikstraat), op vier plekken rond het Vondelpark ontstaat veel ruimte voor lopen en verblijven, waaronder de oversteek van het Max Euweplein naar het Vondelpark. Ook kan de groene verbinding Leidseplein-Vondelpark-Rembrandtpark worden versterkt en ontstaat ruimte om rigoureus te vergroenen.

1	Zeilstraat bij de Schinkelkade
2	Amstelveenseweg bij de ingang van het Vondelpark
3	Vondelbrug
4	Stadshouderskade
5	Vrije trambaan stad uit op kruising Amstelveenseweg – Overtoomse Sluis
6	Aanvullende maatregelen indien nodig op Leidsestraat – Prinsengracht / Leidsestraat – Keizersgracht / Leidsestraat – Herengracht

Bundel II – Afsluiten doorgaand autoverkeer voor 6 locaties in West (noordelijk deel)
In Stadsdeel West is een bundel van zes locaties voorgesteld om af te sluiten voor doorgaand autoverkeer, in lijn met omgevingsvisie 2050. De bundel zorgt ervoor dat het wegverkeer op de belangrijke noord-zuidverbindingen in Amsterdam West wordt omgeleid via de A10 en andere wegen. Ze ontzien daarmee de Hoofdweg, de Nassaukade en andere Noord-Zuid georiënteerde wegen. Als er extra (sluip)verkeer ontstaat richting het centrum, kan nader onderzocht worden of een circulatiemaatregel richting het centrum, bijvoorbeeld op de Marnixstraat (Bullebakbrug), nodig is. De bundel zorgt voor een betere doorstroming van de lijnen 3, 5, 18 en 21.

1	Hoofdweg
2	Admiraal de Ruijterweg
3	Bestevaerstraat
4	Willem de Zwijgerlaan
5	Van Hallstraat – Kostverlorenstraat
6	Kattenslootbrug.

Bundel III – Afsluiten doorgaand autoverkeer voor 4 bruggen over de Amstel
In deze bundel zijn vier locaties voorgesteld op de bruggen over de Amstel om af te sluiten voor autoverkeer. In overeenstemming met bundel I en II reduceert deze bundel het binnenstedelijk autoverkeer, in dit geval tussen de stadsdelen Oost en Zuid (en deels van/naar centrum), waarbij autoverkeer wordt omgeleid via de A10. In deze bundel is een circulatiemaatregel nodig op de Torontobrug of bij de Mauritskade, de verschillen hiertussen zullen bij een verdere uitwerking onderzocht moeten worden. De Blauwbrug zit niet in deze maatregelen, omdat die route behouden moet worden voor de verkeersafwikkeling van het oostelijk deel van het centrum. De bundel zorgt vooral voor een verbeterde doorstroming op de Berlagebrug voor lijn 12, 62 en 65.

1	Brug Sarphatistraat (bij Hogesluis)
2	Tunnelbak Mauritskade/Torontobrug
3	Nieuwe Amstelbrug
4	Berlagebrug

Bundel IV - Afsluiten doorgaand autoverkeer voor 4 locaties in Stadsdeel Oost
In Stadsdeel Oost is een bundel met 4 locaties geïdentificeerd die kunnen worden afgesloten voor autoverkeer. Dit past , net als bundels 1 t/m 3, mogelijk goed bij de lussenstructuur zoals die is voorgesteld in de Omgevingsvisie 2050. Een aantal voorstellen van de bundel zijn ook los in te voeren en worden hierna toegelicht bij het onderdeel 'separate voorstellen'. De gehele bundel bestaat uit het afsluiten voor doorgaand autoverkeer op 4 locaties, namelijk bij de Linneausstraat, bij Muiderpoort, tussen de Insulindeweg – Wijttenbachstraat, bij de Molukkenstraat-Noord en in één richting op de Kruislaan, richting de A10. Het effect van deze voorstellen zorgt voor een verbeterde doorstroming van bus 25, 41 en 65 en tram 19. **zijn ook separaat in te voeren, zie hierna.*

1	Muiderpoort (Indsulindeweg – Wijttenbachstraat)
2	Kruislaan, richting A10
3	Linneausstraat*
4	Molukkenstraat-Noord*

Separate ingrepen
Afsluiten doorgaand autoverkeer Linneusstraat tussen Transvaalkade en Linneauskade
Het afsluiten van de Linneausstraat voor doorgaand autoverkeer blijkt ook een kansrijk voorstel om eerder/separaat uit te voeren en levert tegen relatief lage kosten een betere doorstroming op. Het is tegelijkertijd evt. onderdeel van een bundel in Oost, zie paragraaf hiervoor. Tevens bestaat kans op een herinrichting in combinatie met de vervanging van het spoor.

Afsluiten doorgaand autoverkeer Molukkenstraat-noord tussen Javastraat en Zeeburgerdijk
Ook voor de Molukkenstraat-noord geldt dat het afsluiten voor doorgaand autoverkeer een kansrijk voorstel is om eerder/separaat uit te voeren dan als onderdeel van de gehele bundel. Ook deze circulatiemaatregel levert tegen relatief lage kosten een betere doorstroming op.

Doorstroming Haarlemmercircuit Cornelis Krusemanstraat
Het kruispunt bij de Amstelveenseweg is in de huidige situatie een knelpunt voor het streekvervoer. Om rijtijden te verbeteren voor het streekvervoer wordt voorgesteld om op het Haarlemmercircuit de doostroming te verbeteren, zodat in de spits voor de bus ruimte ontstaat om de wachtrij te passeren.

Doortrekken vrije busbaan de Boelelaan tussen Buitenveldertselaan en Leijenberghlaan
Het doortrekken van de vrije busbaan naar het tracé tussen de Buitenveldertselaan en Leijenberghlaan zorgt voor extra snelheidsdifferentiatie op dit traject.

Busbaan Amstelveenseweg, tussen Boelelaan en Kalfjeslaan
Een busbaan op de Amstelveenseweg tussen de Boelelaan en Kalfjeslaan (gemeentegrens Amstelveen) zorgt voor extra snelheidsdifferentiatie op dit traject op.

Afsluiten doorgaand autoverkeer Rijnstraat, tussen Lekstraat en Victorieplein
Door de Rijnstraat af te sluiten voor doorgaand autoverkeer, tussen de Lekstraat en het Victorieplein, kan tram 4 beter doorstromen. Het voorstel op de Rijnstraat kan separaat worden uitgevoerd en is aanvullend op Bundel I Vondelpark en Bundel IV Amstel.

Afsluitend doorgaand autoverkeer Beethovenstraat tussen Apollolaan en Stadionweg
Door het afsluiten van de Beethovenstraat tussen de Apollolaan en de Stadionweg voor doorgaand autoverkeer kan tram 5 beter doorstromen.

Vrije busbaan Bos en Lommerweg Noord (project in uitvoering)
Op dit moment is de Bos en Lommerweg tussen de Haarlemmerweg en de Willem de Zwijgerlaan aan de beurt voor onderhoud. Aangezien het project binnenkort in uitvoering gaat, is het wellicht een mogelijkheid om op korte termijn een vrije busbaan aan te leggen vanuit zuid naar noord. Dit zorgt voor een betere doorstroming van bus 21.

Afsluiten doorgaand autoverkeer de Michiel de Ruijtertunnel (alleen in combinatie met bundel I)
Naast de diverse ingrepen rondom het Vondelpark geldt dat ook de Michiel de Ruijtertunnel een belangrijke oost-westverbinding is in de stad. Het afsluiten van de Michiel de Ruijtertunnel voor doorgaand autoverkeer is kansrijk om het effect van 30 km/h te mitigeren. Invoeren hiervan, dat alleen in combinatie met bundel I kan worden uitgevoerd, zorgt voor een betere doorstroming van bussen in het gebied.