VN2026-000534
bc centrum

Gemeente Amsterdam

DB

Voordracht voor DB Stadsdeel Centrum van 20 januari 2026

Portefeuille: Verkeer, Vervoer en Luchtkwaliteit (32)

Agendapunt: A1

Tekst van openbare besluiten wordt gepubliceerd

Onderwerp

Instemmen met het voornemen om over twee jaar een verkeersbesluit te nemen om vrachtverkeer in de Wallen- en Lastagebuurt te weren en in de tussentijd samen met de logistieke sector te werken aan een nieuw logistiek systeem

Het dagelijks bestuur Stadsdeel Centrum besluit

Het dagelijks bestuur < > besluit

1. Kennisnemen van het project *Lichter op de Wallen*, dat als doel heeft het zware verkeer in de Wallen- en de Lastagebuurt terug te dringen.
    a. De leefbaarheid en bereikbaarheid in het gebied staat onder druk. De kwetsbare kades in het gebied verslechteren snel. Door de opeenstapeling van werkzaamheden en noodmaatregelen aan kademuren is een lappendeken aan maatregelen ontstaan. Ingrijpen is noodzakelijk om de leefbaarheid en bereikbaarheid ook in de toekomst te kunnen waarborgen.
2. Instemmen met het voornemen om over 2 jaar in de Wallen- en de Lastagebuurt een vrachtwagenverbod in te stellen, met een ontheffingsregeling met de volgende aspecten:
    a. Het vrachtwagenverbod wordt door middel van een verkeersbesluit ingesteld en geëffectueerd door middel van C7-bebording (gesloten voor vrachtautos), omdat dit binnen de al bestaande Zone Zwaar Verkeer (7,5t-zone) duidelijkheid biedt voor de weggebruiker en goed handhaafbaar is.
    b. In de eerste helft van 2026 vindt een validatiemoment plaats waarbij samen met de Commissie Bevoorrading Amsterdam (CBA) en andere belangrijke stakeholders de definitieve planning en het invoeringsmoment wordt vastgesteld.
    c. Er komt een ontheffingsregeling, waarbij voertuigen tot 7,5 ton een ontheffing kunnen aanvragen.
    d. Ook voertuigen met ondeelbare ladingen en bijzondere voertuigen komen in aanmerking voor een ontheffing, als transport over water niet mogelijk is.
3. Instemmen met de vervolgopdracht van het project *Lichter op de Wallen*, waarbij het uitvoeringsbesluit wordt voorbereid. Deze vervolgopdracht bestaat uit:

    a. Het definitief vaststellen van het invoeringsmoment en de overgangsregelingen van het vrachtwagenverbod, rekening houdend met de kaders zoals opgenomen onder beslispunt 2 en de geldende regels voor de Zone Zwaar Verkeer.
    b. Het opstellen van het ontwerpverkeersbesluit en de concept beleidsregels, inclusief de mogelijkheid tot het indienen van zienswijzen.
    c. Het ontwikkelen en realiseren van een pakket maatregelen dat nu al kan bijdragen aan de vermindering van vrachtwagens in de Wallen- en de Lastagebuurt, en het stimuleren van koplopers binnen de sector.
    d. Het opzetten van een innovatieteam met verschillende sectorpartijen, die samenwerken aan de ontwikkeling van een nieuw logistiek systeem. Dit systeem moet maatregelen bevatten om logistieke bevoorrading zonder vrachtwagens mogelijk te maken.

4. Instemmen met de participatie- en communicatieaanpak na besluitvorming:

a. Na besluitvorming worden het voorgenomen verkeersbesluit en de verdere maatregelen die onderdeel zijn van *Lichter op de Wallen* breed gecommuniceerd, via o.a. een persbericht, nieuwsartikel en bewonersbrief.
b. In de volgende fase wordt in co-creatie met de logistieke sector het nieuwe systeem ontwikkeld. Bewoners worden geïnformeerd en via participatie betrokken bij de uitwerking van concrete maatregelen.

5. Instemmen met het bestuurlijke vervolgtraject.

a. In de eerste helft van 2026 volgt het validatiemoment, zoals besproken onder 2a. Op basis van dit validatiemoment kan het DB besluiten om het plan en de planning eventueel bij te stellen. Ook neemt het DB dan een besluit over eventuele overgangsregelingen.
b. In de tweede helft van 2026 volgt het uitvoerings- en kredietbesluit waarin het definitieve plan wordt vastgesteld en het noodzakelijke krediet wordt vrijgegeven. Als er uit het innovatieteam maatregelen naar voren komen waarbij dekking is gevonden kan dit in dit uitvoerings- en kredietbesluit worden meegenomen.

6. Instemmen met de raadsinformatiebrief die ter ondertekening aan zowel Nienke van Renssen als aan wethouder Van der Horst wordt voorgelegd.

Kernboodschap

De komende jaren nemen wij stappen om het zware verkeer in de Wallen- en de Lastagebuurt terug te dringen. Dit doen we door samen met de logistieke sector te werken aan andere manieren van bevoorrading, afvalinzameling en dienstverlening in het gebied. De leefbaarheid en bereikbaarheid in het gebied staat onder druk. De kwetsbare kades in het gebied verslechteren snel. Door de opeenstapeling van werkzaamheden en noodmaatregelen aan kademuren is een lappendeken aan maatregelen ontstaan. In de smalle straten en op de kades zijn vaak opstoppingen en ontstaat er schade aan panden. Ingrijpen is noodzakelijk om de leefbaarheid en bereikbaarheid ook in de toekomst te kunnen waarborgen.

Bestuurlijke achtergrond

1. **Uitvoeringprogramma Aanpak Binnenstad**

Met de Aanpak Binnenstad zet het college sinds 2020 zich in voor een leefbare en toekomstbestendige binnenstad. Onderdeel van het uitvoeringsprogramma voor 2025 is maatregel 6.2 Verkeersluwe Wallen. Hierin is onder meer bepaald dat het Wallengebied en de Lastagebuurt verkeersluwer moeten worden gemaakt om de leefbaarheid en bereikbaarheid te vergroten. Deze maatregel is onderverdeeld in drie pijlers: (1) logistieke transitie om zwaar verkeer te beperken en alternatieve logistiek te stimuleren, (2) alternatieve afvalinzameling om overlast en schade te verminderen, en (3) het inrichten van verkeersluwe gebieden.

a. **Integrale staven stadsdeel Centrum**

In de staf van 27 januari 2025 heeft het DB besloten prioriteit te geven aan het verminderen van zwaar verkeer in de Wallen- en Lastagebuurt, als één van de onderdelen van de maatregel Verkeerluwe Wallen uit Aanpak Binnenstad. Hierna wordt het project *Lichter op de Wallen* opgericht en vindt de eerste consultatieronde met stakeholders plaats.

In de staf van 1 september 2025 is het eerste plan van aanpak 'Lichter op de Wallen' besproken. De belangrijkste maatregel is een toekomstig vrachtwagenverbod.

Gegenereerd: vTER VERGADERING

In de staf van 3 november 2025 is het aangepaste voorstel, naar aanleiding van de tweede consultatieronde, behandeld.

Bestuurlijke prioriteit

nvt

Wettelijke grondslag

Volgens artikel 9, eerste lid, onder Verordening op de stadsdelen en het stadsgebied Amsterdam 2022 is het dagelijks bestuur belast met de dagelijkse bestuur- en beheerstaken in het stadsdeel en oefent de taken en bevoegdheden uit die het college aan hem heeft opgedragen. Voor dit project is dat:

1. Het nemen van een verkeersbesluit om vrachtwagens te weren
De bevoegdheid tot het nemen van verkeersbesluiten en het plaatsen van verkeersborden op het onderliggende wegennet en Plusnet bus, Plusnet fiets en overige wegen (art. 15 en 18 WVW) is een bevoegdheid van B&W, is gemandateerd aan het DB en ambtelijk doorgemandateerd. Mandaat is beperkt tot de wegen en werkzaamheden die tot de taken van het dagelijks bestuur behoren (zie de overzichtskaarten opgenomen als bijlage B bij de Verordening op de stadsdelen en het stadsgebied Amsterdam 2022). De uitzonderingsbepaling mandaat geldt niet als de weg onderdeel uitmaakt van het Hoofdnet auto, Plusnet /corridor auto, Hoofdnet tram en Plusnet tram doet zich hier niet voor. In dit geval gaat het om het invoeren van een geslotenverklaring voor vrachtwagens middels C7 bebording.

2. Het realiseren van aanvullende maatregelen in het gebied
Het inrichten van de openbare ruimte, groen en parken binnen stedelijke beleidskaders is een taak van het dagelijks bestuur (Verordening stadsdelen en stadsgebied Amsterdam 2022, takenlijst (bijlage 2), onder art. 2.1).

Onderbouwing besluit

Ad. 1: Kennisnemen van het project *Lichter op de Wallen*, dat als doel heeft het zware verkeer in de Wallen- en de Lastagebuurt te verminderen.

Het project *Lichter op de Wallen* heeft als doel het zware verkeer in de Wallen- en Lastagebuurt te verminderen. De basis voor dit project ligt in het Uitvoeringsprogramma Aanpak Binnenstad (maatregel 6.2 Verkeersluwe Wallen). Hierin is onder meer bepaald dat het Wallengebied en de Lastagebuurt verkeersluwer moeten worden gemaakt om de leefbaarheid en bereikbaarheid te vergroten. In januari 2025 heeft het DB van stadsdeel Centrum besloten binnen deze maatregelen prioriteit te geven aan het verminderen van zwaar verkeer in de Wallen- en Lastagebuurt. Dit besluit is genomen vanwege:

1. De druk op de kademuren.
2. De versnippering van lokale maatregelen en stremmingen als gevolg hiervan.
3. De hoge logistieke druk in het gebied.

Het project *Lichter op de Wallen* kent twee doelstellingen:

a. Verminderen van de druk op de kwetsbare kademuren. Dit verlengt de levensduur van de kademuren en verbetert de bereikbaarheid door minder stremmingen en een meer samenhangend beleid.

b. Verminderen van de hoge logistieke druk in het gebied. Het zware vrachtverkeer veroorzaakt verkeersonveilige situaties, opstoppingen en verslechtert de bereikbaarheid en leefbaarheid.

Op 3 november jl. heeft het dagelijks bestuur (DB) van stadsdeel Centrum tijdens de stafvergadering kennisgenomen van het voorgenomen voorkeursbesluit waarin de wijzigingen uit de tweede consultatieronde zijn verwerkt. In deze voordracht wordt het DB gevraagd in te stemmen met het voorkeursbesluit.

Ad 2: Instemmen met het met het voornemen om over 2 jaar in de Wallen- en de Lastagebuurt een vrachtwagenverbod in te stellen, met een ontheffingsregeling met de volgende aspecten:

Het DB van stadsdeel Centrum wordt gevraagd in te stemmen met het voornemen om over twee jaar een verkeersbesluit in te stellen voor een vrachtwagenverbod in combinatie met een ontheffingsregeling. Dit wordt geëffectueerd door middel van C7-bebording (gesloten voor vrachtautos) en niet voor een gewichtsbeperking, omdat dit binnen de bestaande Zone Zwaar Verkeer (7,5t-zone) voor de weggebruiker duidelijker is en beter handhaafbaar is.

Deze maatregel vermindert het aantal zware vrachtwagens in het gebied, beschermt de kademuren en verbetert de bereikbaarheid door minder stremmingen en lokale maatregelen. In de komende twee jaar kan het vrachtwagenverbod worden voorbereid en krijgt de sector ook de gelegenheid zich hierop voor te bereiden.

De kaders voor de ontheffingsregeling worden vastgelegd in dit voorkeursbesluit. In de vervolgfase wordt dit beleid (binnen deze kaders) verder uitgewerkt. De belangrijkste kaders voor nu zijn:

a. Vrachtvoertuigen tot 7,5 ton (totaalgewicht) kunnen in aanmerking komen voor een ontheffing, met mogelijkheid tot verlenging. Hiermee komen we tevens tegemoet aan het bezwaar van de CBA met betrekking tot elektrische bestelvoertuigen, die door het gewicht van de accu zwaarder dan 3,5 ton worden, waarmee ze automatisch onder de categorie vrachtvoertuigen komen te vallen.
b. Voor voertuigen of samenstel van voertuigen met ondeelbare ladingen boven 7,5 ton kan, wanneer het transport over water aantoonbaar niet mogelijk blijkt, een dagontheffing worden verleend, nadat de draagkracht van de bruggen en kademuren op de door de aanvrager voorgestelde route is getoetst en goedgekeurd in relatie tot het gewicht van het voertuig of samenstel van voertuigen.
c. Voor voertuigen waarvoor het alternatief tot 7,5 ton (totaalgewicht) aantoonbaar per de invoeringsdatum niet mogelijk is komt een overgangsregeling. Deze regeling komt voort uit de gesprekken van het innovatieteam.

Het DB stemt hiermee ook in met de twee wijzigingen die naar aanleiding van de tweede consultatieronde in het voorstel zijn opgenomen. Uit deze consultatieronde kwam dat het tijdspad voor het vrachtwagenverbod als te kort wordt ervaren, omdat er onvoldoende tijd is om wagenparken aan te passen en innovaties door te voeren. Hoewel de overgang naar kleinere vrachtwagens (maximaal 7,5 ton) haalbaar lijkt, is de overstap naar bestelbusjes onzeker door het beperkte aanbod geschikte voertuigen, met name voor horecabevoorrading, drankenhandel en koel- en vriestransport. Het voorstel is daarom op twee punten aangepast:

a. De inzet blijft om over twee jaar het verkeersbesluit te effectueren. Wel volgt er een validatiemoment in de eerste helft van 2026. Samen met de Commissie Bevoorrading Amsterdam (CBA) en andere sectorpartijen wordt de haalbaarheid van de planning beoordeeld en definitief gemaakt. Daarbij kan ook gesproken worden over (tijdelijke)

maatregelen voor de overgangsperiode (waarvan bij de consultatieronde al wat suggesties zijn meegegeven).

b. Het afbouwen van ontheffingen tot 7,5 ton met tijdspad is uit het voorstel gehaald. Het is essentieel voor het slagen van deze aanpak om de sector voldoende investeringszekerheid wordt geboden. In het eerdere voorstel was opgenomen dat de ontheffingen die zijn verleend aan voertuigen tot 7,5 ton na twee jaar niet zomaar worden verlengd. Dit tijdspad is uit de aanpak gehaald. Daarbij is aangegeven dat de afbouw van ontheffingen nog steeds het doel is, maar pas wanneer er voldoende alternatieven beschikbaar zijn en een nieuw logistiek systeem binnen bereik is. Hier is nu geen tijdspad aan gekoppeld.

Een uitgangspunt voor deze aanpak is lead by example. Dit betekent dat de gemeente een voortrekkersrol moet vervullen en dus niet achter kan blijven in de ontwikkeling. Het vrachtwagenverbod geldt daarom ook voor onze eigen huishoudelijke afvalinzameling. Er wordt gewerkt aan een alternatief inzamelingssysteem voor dit gebied, met brengpunten op het water in de Wallen en de Lastagebuurt. Dit maakt deel uit van het programma *Centrum zonder Zak*, dat streeft naar een afvalinzameling zonder vuilniszakken tegen 2030. De eerste brengpunten worden begin 2026 gerealiseerd in het Wallengebied en daarna stapsgewijs uitgebreid naar de rest van het gebied.

Ad. 3: Instemmen met de vervolgopdracht van het project *Lichter op de Wallen*, waarbij het uitvoerings- en kredietbesluit wordt voorbereid. Deze vervolgopdracht bestaat uit:

Het DB stemt in met de verdere uitwerking van het project, dat uit drie onderdelen bestaat:

1. Het definitief vaststellen van het invoeringsmoment, de ontheffingsregeling en de overgangsregelingen van het vrachtwagenverbod, rekening houdend met de kaders zoals opgenomen onder beslispunt 2. Daarbij moet een duidelijke afweging worden gemaakt tussen de voordelen van een overgangsregeling voor de sector en de (maatschappelijke) consequenties hiervan.
2. Het ontwikkelen van maatregelen om op korte termijn het aantal vrachtwagens in de Wallen- en Lastagebuurt te verminderen en koplopers te stimuleren.
3. Het opzetten van een innovatieteam met verschillende sectorpartijen, die samenwerken aan de ontwikkeling van een nieuw logistiek systeem. Dit systeem moet maatregelen bevatten om logistieke bevoorrading zonder vrachtwagens mogelijk te maken. Hierbij wordt gedacht aan maatregelen zoals bundeling, transport over water en overslag aan de randen van het gebied. De eerste verkennende gesprekken zijn hiervoor al gevoerd.

De uitgangspunten voor het vrachtwagenverbod in combinatie met de maatregelen komend uit het innovatieteam worden uiteindelijk verwerkt een uitvoerings- en kredietbesluit en een verkeersbesluit die naar verwachting eind 2026 worden voorgelegd aan het DB.

Ad. 4: Instemmen met de communicatie- en participatie aanpak na besluitvorming.

Communicatie
Het DB van stadsdeel Centrum wordt gevraagd in te stemmen met de wijze van communicatie over dit besluit en vervolg voor de participatieaanpak. Nadat het DB dit besluit formeel heeft genomen, wordt het besluit als volgt gecommuniceerd:

- Na besluitvorming wordt het besluit middels een persbericht naar buiten gebracht. Ook worden de betrokken stakeholders en ondernemers in het gebied die hebben deelgenomen aan de verschillende consultatie gesprekken geïnformeerd.

- We creëren met het innovatieteam een koplopersgroep die de kar gaat trekken en een voorbeeldfunctie heeft voor de gehele omgeving. Die koplopers worden ingezet als ambassadeurs van het nieuwe logistieke systeem.
- Door de omgeving dicht bij het project te betrekken voelen bedrijven (voor wie het project de meeste impact heeft) zich eigenaar van het project.
- Begin 2025 hebben alle bewoners en ondernemers in dit gebied een brief ontvangen met een uitnodiging voor een inloopavond. Dezelfde bewoners ontvangen ook een brief waarbij dit besluit wordt toegelicht en krijgen deze bewoners de mogelijkheid zich in te schrijven op een digitale nieuwsbrief.
- Communicatie wordt integraal benaderd, waarbij o.a. afstemming met Centrum zonder Zak plaats vindt.

Verder communiceren we regelmatig over de voortgang van het project via amsterdam.nl en via logistiek020.nl. De communicatie betreft informeren (via diverse kanalen) als de dialoog opzoeken (via de CBA als speciale bijeenkomsten). Dat houdt het project onder de aandacht van lokale ondernemers, logistiek ondernemers en bewoners.

Vervolg participatie
Het huidige plan is een product van participatie met de sector en dit willen we voor het vervolg voortzetten. In de volgende fase wordt in het innovatieteam met de logistieke sector gewerkt aan de verdere voorbereiding van het nieuwe systeem. Bewoners worden over de voortgang hiervan geïnformeerd. Zodra maatregelen concreter worden en bewoners direct raken, wordt deze groep via participatie betrokken. Hun inbreng wordt meegenomen bij de beoordeling van de haalbaarheid van de maatregelen of oplossingen.
Daarnaast worden de uitkomsten van het Leefbaarheidspanel Wallen, waarin dit jaar de themas bereikbaarheid en mobiliteit centraal staan, gebruikt als input om te kijken welke maatregelen aanvullend nodig zijn in het gebied voor de bredere maatregel Verkeersluwe Wallen. De resultaten van de eerste panelsessies worden begin 2026 verwacht.

Ad. 5: Instemmen met het bestuurlijke vervolgtraject.
In de eerste helft van 2026 volgt het validatiemoment, zoals besproken onder ad 2. Op basis van dit validatiemoment kan het DB besluiten om het plan en de planning eventueel bij te stellen. Ook neemt het DB dan een besluit over eventuele overgangsregelingen.

In de tweede helft van 2026 volgt het uitvoerings- en kredietbesluit waarin het definitieve plan wordt vastgesteld en het noodzakelijke krediet wordt vrijgegeven. Als er uit het innovatieteam maatregelen naar voren komen waarbij dekking is gevonden kan dit in dit uitvoerings- en kredietbesluit worden meegenomen.

Ook wordt in Q1 van 2026 een overleg georganiseerd tussen wethouders van der Horst, van Buren en portefeuillehouder van Renssen van stadsdeel Centrum om te waarborgen dat iedereen achter het project staat en dat alle aspecten zijn meegenomen, waaronder het raakvlak met Centrum zonder Zak.

Ad. 6: Instemmen met de raadsinformatiebrief
De raadsinformatiebrief (bijlage 1) beschrijft de aanleiding, maatregelen en totstandkoming van het project en wordt na het DB besluit naar de gemeenteraad en de stadsdeelcommissie gestuurd. Het DB wordt gevraagd in te stemmen met de inhoud en portefeuillehouder Van Renssen wordt gevraagd de brief te ondertekenen.

Advies en afstemming

Intern afgestemd met: V&OR Kennis en Kaders, Programma Stedelijke Logistiek, Afval en Grondstoffen, Programma Varen, Stadsdeel Centrum en Programma Bruggen en Kademuren. Ook besproken ter advisering in de stuurgroep Verkeersluwe Wallen (stadsdeel Centrum, PBK, A&G, V&OR).

Extern afgestemd met onder andere: Commissie Bevoorrading Amsterdam, Foodservice Nederland, BIZzen in het gebied.

Duurzaamheid

Het plan Lichter op de Wallen met als belangrijkste maatregel, een vrachtwagenverbod, draagt bij aan de klimaat neutrale duurzaamheidsdoelstelling, namelijk: het draagt direct en evident bij aan minder uitstoot van (broeikas)gassen en verbetering van de luchtkwaliteit door het stimuleren van bundeling van leveringen, gebruik maken van LEVVs (lichte elektrische vrachtvoertuigen) en vervoer over water. Minder zwaar verkeer zal ook leiden tot uitstel van het vernieuwen van kademuren, en dus ook op dat vlak tot minder uitstoot van CO_2 in zowel productie als transport.

Participatie

De voorgestelde aanpak is tot stand gekomen na diverse consultatie- en informatierondes met de logistieke sector, de Commissie Bevoorrading Amsterdam (CBA) en ondernemers uit de Wallen en Lastage. Daarnaast zijn er individuele gesprekken gevoerd met sectorpartijen en andere belanghebbenden in het gebied. De input uit deze gesprekken is steeds gebruikt om de aanpak inhoudelijk te verbeteren.

- Voorjaar 2025: Tijdens verkennende sessies met ondernemers en logistieke partijen en een bewonersbijeenkomst zijn ideeën verzameld over de gevolgen van een mogelijke zonale gewichtsbeperking en alternatieven voor bevoorrading. Deze inzichten zijn verwerkt in de plannen.
- Najaar 2025: Het voorgenomen plan is opnieuw voorgelegd aan dezelfde belanghebbenden. Op basis van hun feedback zijn de aanpassing doorgevoerd die hierboven zijn toegelicht.

Financiële onderbouwing

Financiële onderbouwing: < Ja >
De kosten voor het invoeren van een vrachtwagenverbod, inclusief fysieke maatregelen en camerahandhaving en de proceskosten voor 2026 en 2027, worden nu geschat op 2,2 miljoen euro.

Consequenties gedekt? <Ja >
De benodigde 2,2 mln om het vrachtwagenverbod in te kunnen voeren zijn volledig gedekt door Programma Bruggen en Kademuren (toezegging 1,5 mln), Programma Stadsverbetering (0,6 mln) en Uitvoeringsprogramma Aanpak Binnenstad (0,1 mln).

Het is nog onduidelijk welke aanvullende maatregelen het *Nieuw Logistiek Systeem* bevat. De financierbaarheid van de aanvullende maatregelen is medebepalend of maatregelen uit dit traject ook haalbaar zijn. De potentiële dekkingsbronnen die voor dit kostendeel mogelijk aanspreekbaar zijn, zijn: Vervoerregio Amsterdam, Aanpak Binnenstad, Programma stadsverbetering en Programma Bruggen en Kademuren.

Het effect op beheerkosten is nog niet in beeld gebracht en worden in de vervolgfase onderzocht. Daarbij is het doel om zoveel mogelijk gebruik te maken van bestaand areaal en zelfs (waar mogelijk) te besparen op beheerkosten. Momenteel zijn er veel verschillende regimes in het gebied aanwezig en de verwachting is dat een groot deel hiervan kan worden opgeheven op moment van invoering van het vrachtwagenverbod.

Overige toelichting:
Niet van toepassing

Conclusie:
Niet van toepassing

Communicatie

Binnen de gemeente

Stuurgroep Verkeersluwe Wallen (stadsdeel Centrum, PBK, A&G, V&OR).

Buiten de gemeente

Communicatie naar buiten via persbericht en bericht Logistieko20.
Er wordt een raadsinformatiebrief verstuurd die ook ter kennisname naar de stadsdeelcommissie wordt gestuurd.
Betrokkenen, waaronder de CBA, logistieke partijen, ondernemers in het gebied worden apart geïnformeerd.
Bewoners worden per brief geïnformeerd.

Documenten

Registratienr.	Naam
AD2026-002374	Stadsdeel Centrum Voordracht (pdf)
AD2026-002521	Raadsinformatiebrief Lichter op de Wallen 20 januari 2026.pdf (pdf)

Uitslag

A Akkoord