REACTIES
Verkeersmaatregelen Centrum West

Amsterdam groeit en wordt steeds drukker. Om de stad leefbaar, veilig en gezond te houden moeten we maatregelen nemen. Eén van de maatregelen is het terugbrengen van doorgaand verkeer in de woonbuurten. Voor Centrum West zijn er twee voorstellen geformuleerd:
• Een 'palenplan' waarbij bruggen op de Brouwersgracht, Blauwburgwal en Prinsengracht worden afgesloten voor auto's.
• Eénrichtingsverkeer in de Marnixstraat tussen de Bloemgracht en Brouwersgracht om meer ruimte te creëren voor fietsers en voetgangers.
Naar aanleiding van drie buurtinformatieavonden in het voorjaar van 2023 heeft de gemeente vele vragen en voorstellen ontvangen. Wij hebben deze voor u gegroepeerd en alle reacties geformuleerd.

HET VERKEER

Wat verstaat de gemeente onder sluipverkeer?
Onder sluipverkeer verstaan we hier het autoverkeer dat door de wijk rijdt, maar geen bestemming heeft in de wijk.

Hoe weet de gemeente hoeveel verkeer er rijdt?
De gemeente voert regelmatig verkeerstellingen uit op verschillende plaatsen in de stad. De uitgevoerde metingen zijn te raadplegen via de website www.basec.nl. De gegevens van deze metingen worden gebruikt in het 'Verkeersmodel Amsterdam' (VMA). Dit model gebruikt de gemeente om te voorspellen wat de effecten zijn van verkeerskundige ingrepen.

Hoe meet de gemeente het sluipverkeer?
Vanaf 2016 heeft de gemeente relatief veel meldingen uit de buurt ontvangen over overlast van doorgaand verkeer. We zien dat het in veel gevallen voor auto's sneller is om de woonbuurten te doorkruisen, dan te rijden via de doorgaande wegen daar omheen (Nieuwezijds Voorburgwal, Rozengracht, Raadhuisstraat, Prins Hendrikkade). Tenslotte zien we dat de verkeerscijfers in de woonbuurten hoger zijn dan je zou verwachten op basis van het aantal woningen en bedrijven.

Hoe meet de gemeente de overlast van verkeer?
Overlast is de hinder die bewoners of ondernemers ervaren. De mate waarin overlast door verkeer wordt ervaren is erg afhankelijk van de locatie in de wijk en kan van persoon tot persoon ook erg verschillen. De gemeente probeert altijd een beeld te vormen op basis van een combinatie van de beleving van de Amsterdammer (bijvoorbeeld in meldingen of via gesprekken) en objectieve meetbare gegevens.

Wordt het drukker in de Willemstraat door het invoeren éénrichtingsverkeer in de Marnixstraat?
In de Willemstraat zien we een toename van het verkeer als gevolg van het instellen van éénrichtingsverkeer in de Marnixstraat in combinatie met de maatregelen van het palenplan. In Noord Jordaan als geheel neemt het autoverkeer (aantal verkeersbewegingen) af met 15%. Deze gegevens volgen uit berekeningen in het 'Verkeersmodel Amsterdam' (VMA).

Neemt de reistijd toe door het palenplan?

In sommige delen van de buurt zorgen de maatregelen voor een toename van de reisafstand en reistijd. Dit is afhankelijk van de locatie in de wijk en de herkomst of bestemming. Veruit het meest ongunstige scenario zien we bij de Keizersgracht nabij de Brouwersgracht met de bestemming Droogbak. Hier kan in de spits de reistijd toenemen met ruim 10 minuten. De verwachting is dat deze toename in de praktijk lager zal zijn, omdat mensen een andere route zullen kiezen naar hun bestemming. In de meeste gevallen blijft de extra reistijd beperkt tot enkele minuten.

Wordt het niet drukker, doordat auto's moeten omrijden vanwege de afsluitingen?
Het doel van het palenplan is om het doorgaande verkeer zonder bestemming in de wijk te weren. Ondanks dat auto's soms een langere route moeten rijden, wordt het in totaal een stuk rustiger in de wijk. De voorgestelde maatregelen zorgen voor een afname van het totale aantal autobewegingen. De voorspelde afname bedraagt 15% in NoordJordaan, 24% in de Haarlemmerbuurt, 24% in de Grachtengordel West.

Blijft de wijk wel goed bereikbaar?
De wijk blijft goed bereikbaar voor bewoners en ondernemers in het gebied en hun bezoekers. Uitgangspunt is dat elke straat sowieso via twee of meer routes bereikbaar blijft. Op die manier blijven alle bestemmingen bereikbaar in het geval van een stremming of een blokkade. De meeste straten en grachten voldoen aan dit uitgangspunt. In het noordelijke deel van de grachtengordel zijn aanvullende maatregelen nodig om hieraan te voldoen. In de Herenstraat en Prinsenstraat wordt voorgesteld om 2-richtingsverkeer in te stellen, zodat het noordelijke deel van de Herengracht, Keizersgracht en Prinsengracht via twee kanten bereikbaar blijft.

Blijft het gebied bereikbaar voor de afvalinzameling en andere logistiek?
Ja. De wijk blijft bereikbaar voor bevoorrading, pakkettendiensten, de afvalinzameling en andere logistieke voertuigen. Net als voor de personenauto's moeten deze voertuigen in sommige gevallen een andere route kiezen dan in de huidige situatie.

Is aanvullend openbaar vervoer (zoals de regiotaxi) en zorgvervoer nog wel mogelijk?
Ja. Ook voor dit vervoer blijft de wijk gewoon bereikbaar.

Ontstaan er geen files en/of problemen bij de stoplichten van de omliggende doorgaande wegen?
De omliggende doorgaande wegen en de stoplichten kunnen de toename van verkeer goed afwikkelen volgens het Verkeersmodel Amsterdam. Er wordt nog wel een toets gedaan bij de zogenoemde 'verkeersregelinstallaties' van de kruispunten. Dit zijn installaties die de stoplichten onderling aansturen. Mogelijk moeten bijvoorbeeld de wachttijden / regeling van stoplichten anders worden ingesteld om eventuele opstoppingen te voorkomen.

De wachttijd bij de stoplichten op het Haarlemmerplein is enorm lang. Wordt dat niet nog erger?
In mei dit jaar is de zogenoemde 'verkeersregelinstallatie' van het Haarlemmerplein vervangen. Met de nieuwe installatie zijn de stoplichten al beter op elkaar afgesteld wat de doorstroming ten goede komt. Er wordt nog onderzoek gedaan naar de optimale afstelling van de stoplichten wanneer de verkeersmaatregelen worden uitgevoerd.

Ontstaat er geen sluipverkeer door de Marnixstraat door de drukte op de Nassaukade?
Met de herinrichting van de Marnixstraat naar fietsstraat wordt de doorgaande route richting Haarlemmerplein voor auto's onaantrekkelijk. Auto's rijden te gast op de fietsstraat, waar de snelheid wordt geremd met drempels.

Wat gebeurt er als er ergens een stremming is?
Het uitgangspunt is dat elke straat via twee of meer routes bereikbaar is. Hierdoor loopt het verkeer niet meteen vast als er een incidentele, kortdurende stremming is. Soms zijn er werkzaamheden waarvoor een straat langere tijd afgesloten moet worden of waarvoor omleidingen nodig zijn. Het Lokale Netwerk Regieteam van de gemeente heeft een goed overzicht over wat er op straat gebeurt en wat er nodig is om de wijk bereikbaar te houden. Het kan soms nodig zijn om een omleidingsroute te maken waarbij één of meerdere palen tijdelijk verwijderd moeten worden. De gemeente zoekt altijd naar een goede balans tussen bereikbaarheid en leefbaarheid.

Kunnen nood- en hulpdiensten het gebied nog snel genoeg bereiken?
De buurt moet goed bereikbaar blijven voor nood- en hulpdiensten. Dat doen we onder meer door het plaatsen van een verzinkbare paal voor deze diensten over de Brouwersgracht tussen de Keizersgracht en de Binnen Brouwersstraat. Daarnaast beoordeelt de gemeente samen met de brandweer, politie en ambulance diensten waar het wenselijk is om bijvoorbeeld flexibele, overrijdbare palen neer te zetten in plaats van vaste palen.

Gaat de parkeerdruk omlaag door het palenplan?
Waarschijnlijk heeft het palenplan geen effect op de parkeerdruk. Wel verwachten we dat er minder geparkeerd zal worden door mensen met een andere bestemming dan direct in het gebied.

Wordt het door het palenplan drukker in de 9-straatjes?
Nee. Het palenplan heeft effect op de circulatie in het gebied tussen Nieuwezijds Voorburgwal, Raadhuisstraat, Rozengracht, Nassaukade en de Haarlemmer Houttuinen.

Zorgen de ingrepen in de Marnixstraat niet voor extra verkeer in buurt?
We hebben in het Verkeermodel Amsterdam onderzocht hoe het verkeer gaat rijden bij éénrichtingsverkeer in de Marnixstraat, zowel met als zonder het palenplan. De (Nieuwe) Willemsstraat en de Westerstraat zijn de twee belangrijke aan- en afrijdroutes voor de Noord Jordaan. Op dit moment rijdt veel verkeer via het Marnixplein naar en van de Westerstraat, omdat dit de kortste route is naar de S100. Het Marnixplein is vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid alleen een lastige kruising, omdat de Westerstraat en de Zaagpoortbrug schuin tegenover elkaar liggen. Door eenrichtingsverkeer in te stellen in de Marnixstraat, is de route van de S100 via het Marnixplein naar de Westerstraat niet meer mogelijk. Het Marnixplein krijgt daardoor een verkeersstroom minder af te wikkelen, wat bijdraagt aan de overzichtelijkheid van het verkeer. De Willemsstraat krijgt in combinatie met het palenplan meer verkeer af te wikkelen volgens het Verkeersmodel. Per saldo rijdt er echter minder buurtverkeer in de Noord Jordaan.

Hoeveel drukker wordt het op de Rozengracht en de andere omliggende hoofdroutes?
Door de voorgestelde maatregelen wordt het rustiger in de woonbuurten en verplaatst een deel van het verkeer naar de Rozengracht en andere omliggende hoofdroutes. De toename van het verkeer op deze routes is afhankelijk van de locatie - maximaal ongeveer 25%. De grootste toename zien we op de Raadhuisstraat in westelijke richting in de avondspits.

Ontstaan er geen problemen op de Spuistraat omdat het daar drukker wordt?

Nee. De logische route is via de Nieuwezijds Voorburgwal. Daarom worden er geen problemen verwacht door drukte op de Spuistraat.

Kan er iets gedaan worden aan de opstoppingen door laden en lossen (pakketbezorgers en supermarkten)?
Daarvoor is het palenplan niet bedoeld. Vanwege de smalle straten zorgt het laden en lossen voor een tijdelijke opstopping. In het palenplan wordt er rekening mee gehouden dat elke bestemming via twee of meer straten bereikbaar is – dit om het risico op opstoppingen te verkleinen. De gemeente denkt na over andere oplossingen in de straatinrichting en de logistiek die in de toekomst wellicht de overlast door oponthoud en stremmingen kunnen verminderen.

Waarom geen knip in de Marnixstraat ter hoogte van het Marnixbad?
Door éénrichtingsverkeer in te stellen in de Marnixstraat is er een 'halve knip' ter hoogte van het Marnixbad. Een hele knip op dit punt is niet wenselijk, omdat de Marnixstraat dan tweerichtingsverkeer moet worden tussen Bloemgracht en het Marnixplein. Om ruimte te creëren voor fietsers en voetgangers willen we juist éénrichtingsverkeer in de Marnixstraat instellen.

Is het niet beter om de rijrichting op de Marnixkade om te draaien?
De rijrichting van de Marnixkade is nu van zuid naar noord. De Marnixstraat willen we ook éénrichtingsverkeer maken van zuid naar noord. Het is niet wenselijk om de rijrichting van de Marnixkade om te draaien, want daarmee creëer je een sluiproute zuidwaarts. De Marnixkade is ingericht voor bestemmingsverkeer.

Kan het parkeren aan de Rozengracht niet verdwijnen t.b.v. ruimte voor de fietser en voetganger?
~~Dit is een projectafweging voor de .Oranje Loper~~Dit is een bestuurlijke afweging in het proces van het project Oranje Loper.

PALEN EN INTELLIGENTE TOEGANG

Een palenplan is ouderwets en zorgt voor onnodige beperkingen voor het verkeer. Waarom kunnen we hier geen intelligente toegang toepassen?
Op dit moment is intelligente toegang (geautomatiseerde handhaving met camera's) nog niet als middel beschikbaar voor toepassing in woonbuurten. Het is zeer onzeker of en wanneer intelligente toegang kan worden toegepast om het doorgaande verkeer in het centrum van Amsterdam te weren. De verwachting is dat dat zeker nog enkele jaren kan duren.

In diverse steden wordt het verkeer selectief geweerd door een vorm van geautomatiseerde handhaving, oftewel intelligente toegang. Handhaving vindt daar plaats door middel van kentekenherkenning met camera's. In Amsterdam wordt intelligente toegang toegepast bij het handhaven van de milieuzones en de 7,5-tonszone. Intelligente toegang in woongebieden is nog in ontwikkeling. Uit een recente proef in de 'proeftuin oude zijde' (omgeving Nieuwmarkt) is gebleken dat verdere versterking van de organisatieketen nodig is om intelligente toegang op meer plaatsen uit te voeren. Voor intelligente toegang in een woonbuurt is maatwerk nodig, dat op dit moment nog niet goed genoeg geleverd kan worden. In een recente brief aan de gemeenteraad geeft de wethouder aan dat verdere toepassingen van intelligente toegang in Amsterdam voorlopig wordt gepauzeerd totdat de organisatieketen hiervoor goed is ingericht.

Kunnen we niet beter wachten op intelligente toegang?
Veel mensen in de buurt hopen op een snelle oplossing voor de overlast van onnodig verkeer in de buurt. De verwachting is dat intelligente toegang de komende jaren nog niet kan worden ingezet om het doorgaande verkeer zonder bestemming in de buurt te weren. Daarom is wachten op intelligente toegang geen oplossing voor het doorgaande verkeer. Ook verwachten we dat het nog drukker zal worden als er geen maatregelen worden genomen. Het palenplan kan relatief snel worden uitgevoerd, maar heeft als nadeel dat het voor de buurt minder flexibel is.

Waarom geen automatische palen in plaats van vaste palen?
Automatisch verzinkbare palen worden in de regel toegepast op plaatsen met één enkele toegang waarbij alleen bepaalde voertuigen toestemming krijgen om de paal te passeren. Voor een selectief toegangsbeleid van een groter gebied zijn deze palen niet geschikt. Deze palen zijn duur in aanschaf en onderhoud. Daarnaast zijn er vaak kosten vanwege aanrijdingen en reparaties. Bij toepassingen voor bewoners (en hun bezoekers) moeten elke twee jaar betaalde ontheffingen worden aangevraagd en is een complexe beheerorganisatie nodig.

Kunnen er ook niet enkele verzinkbare palen komen speciaal voor bewoners en ondernemers?
Daarmee kan de toename van reistijd en -afstand ten opzichte van het huidige voorstel worden beperkt of zelfs opgeheven. Het belangrijkste nadeel is dat er dan weer geconcentreerde verkeersstromen in de buurt ontstaan, waarmee de doelstelling van het tegengaan van onnodig verkeer tussen de buurten niet wordt gehaald. Andere nadelen van verzinkbare palen zijn de kosten (voor aanschaf, onderhoud en reparatie), de noodzaak voor bewoners en ondernemers om ontheffingen aan te vragen en de daarvoor benodigde complexe beheerorganisatie.

Ik maak me zorgen dat de geplande verzinkbare paal voor nood- en hulpdiensten (tussen Keizersgracht en Binnen Brouwersstraat) ook wordt opengesteld voor auto's, dan is het probleem weer terug
Deze verzinkbare paal is alleen bedoeld voor een snellere toegang van nood- en hulpdiensten. Het toegankelijk maken voor auto's met een bestemming in de buurt zal zorgen voor een geconcentreerde verkeersstroom op die plaats, die we juist willen tegengaan. Daarom biedt de verzinkbare paal geen toegang voor bewoners en ondernemers in het gebied.

Blijven de verzinkbare palen op de Singel?
Deze palen zijn in 2018 geplaatst als maatregel om sluipverkeer tegen te gaan. Deze maatregel is destijds getroffen bij het instellen van éénrichtingsverkeer in de Nieuwezijds Voorburgwal en de knip op de Prins Hendrikkade bij het stationsgebied. Vooralsnog blijven deze verzinkbare palen

gehandhaafd. Het bestuur kan overwegen om deze verzinkbare palen op termijn te vervangen door vaste palen als wordt besloten om het palenplan uit te voeren.

Kunnen bewoners en ondernemers een sleutel krijgen om de paaltjes te verwijderen?
Nee. De voorgestelde afsluitingen zijn voor alle auto's, dus ook die van bewoners en ondernemers.

Ik vind de rood-witte palen erg lelijk, kan dat niet mooier?
Vanwege de verkeersveiligheid hebben de palen deze rood-witte kleur.

Zijn de huidige maatregelen tegen zwaar verkeer niet voldoende om de bruggen en kademuren te beschermen?
Amsterdam heeft een 'zone zwaar verkeer' waarbinnen gewichtsbeperkingen gelden. Toch worden de vaak kwetsbare bruggen en kademuren nog te zwaar belast door auto's en vrachtverkeer. Dat komt ook omdat er nog veel uitzonderingen worden gemaakt voor specifieke voertuigen. De gemeente wil het aantal uitzonderingen drastisch gaan terugdringen om daarmee het doorgaande verkeer nog verder te verminderen.

DE PARTICIPATIE

Hoe haalt de gemeente de signalen op uit de buurt?
De gemeente heeft op veel verschillende manieren contact met de buurt. De gebiedsmakelaar is vaak het eerste aanspreekpunt en weet wat er speelt in de buurt. Er zijn regelmatig buurtgesprekken, waar veel bewoners naar toe komen. Ook maken bewoners en ondernemers digitale meldingen van overlast, afval of dingen die kapot zijn en gerepareerd moeten worden. Voor het project Marnixstraat Noord zijn in 2019 werksessies gehouden met buurtbewoners. Dit project betreft een complete herinrichting en vraagt daarom meer voorbereiding. In 2020 is ook een enquête geweest over de mogelijke inrichting van de straat. Tot slot hebben bewoners via een 'inspraakreactie' hun mening gegeven over de zogenoemde 'Nota van Uitgangspunten' die in 2021 is vastgesteld in de gemeenteraad. Behalve bij ambtenaren komen signalen dus ook binnen via de stadsdeelcommissie, raadsleden of het bestuur.

Met welke bewonerscomités is er contact geweest over dit plan?
De afgelopen jaren hebben verschillende comités van bewoners zich ingezet om de overlast van verkeer in de wijk te verminderen. Dit zijn onder andere Werkgroep Fundering Amsterdam, Commissie Westelijke Grachtengordel e.o., Bewonersgroep Singel en verkeerscomité Keizersgracht. Daarnaast zijn er verschillende brieven en raadsadressen aan de gemeente en het bestuur gestuurd over verkeersoverlast in de buurt, vaak ook namens een groep van bewoners. Daarbij zaten ook enkele concrete voorstellen om die overlast te verminderen. Voor het project Marnixstraat Noord zijn gesprekken gevoerd met bewonerscommissie Marnixstraat Midden en Actiecomité Groene Marnix.

Hoe stemt de gemeente dit plan af met de buurt? Welke invloed heb ik als bewoner/ondernemer op de plannen?
De gemeente heeft bewoners en ondernemers huis-aan-huis uitgenodigd voor 3 bijeenkomsten over de voorstellen. In totaal zijn bijna 20.000 uitnodigingen verspreid. Ook zijn de bijeenkomsten via posters in de buurt aangekondigd. Er is een internetpagina gemaakt met informatie over de voorgestelde maatregelen in de Marnixstraat en over het palenplan

(www.amsterdam.nl/verkeersmaatregelen). Bewoners zijn actief uitgenodigd om hun reactie kenbaar te maken tijdens de bijeenkomsten of via het daarvoor bedoelde emailadres verkeersmaatregelenCW@amsterdam.nl. Voorafgaand aan deze consultatie zijn de plannen ook gepresenteerd in de buurtgesprekken van de Haarlemmerbuurt/Westelijke Eilanden, Jordaan Noord en Zuid en Westelijke Grachtengordel. De gemeente verzamelt alle reacties en vat deze samen, zodat het bestuur kennis kan nemen van de vragen en opmerkingen uit de buurt.

Kan ik meedenken om het plan te verbeteren?
Verschillende mensen hebben aangeboden om over de plannen mee te denken of te verbeteren. Dat is heel waardevol, omdat bewoners en ondernemers in het gebied de ervaringsdeskundigen zijn. De komende periode benadert de gemeente de mensen die hun hulp hebben aangeboden of geeft een reactie.

Er zijn andere (meer belangrijke) problemen in de buurt, waarom pakt de gemeente die niet aan?
De gemeente probeert de leefbaarheid in de openbare ruimte waar nodig continu te verbeteren. De dingen die het belangrijkst of het meest urgent zijn worden het eerst aangepakt. Via de diverse contacten met de buurt wordt geluisterd naar wensen van de bewoners en ondernemers.

Waarom wordt er geen rekening gehouden met de bewoners op de Nassaukade?
De Nassaukade is onderdeel van de S100, ook wel de 'autocorridor' genoemd. Dat houdt in dat bij de inrichting van de straat de doorstroming van het autoverkeer een belangrijke rol heeft. Bij de verdeling van het verkeer in Amsterdam wil de gemeente doorgaand verkeer over de S100 in plaats van kriskras door woonbuurten. Overall wil gemeente Amsterdam het autogebruik terugdringen binnen de ring door autoluwe maatregelen zoals 30km/u in de stad en het verhogen van de parkeertarieven.

HET PROCES

Moet er niet een proefperiode komen om te kijken of de plannen wel werken?
We beschouwen het palenplan niet als proef, omdat we de effecten goed kunnen voorspellen. De gemeente gaat in de praktijk monitoren of de maatregelen het gewenste effect hebben. Het betreft dan zowel de positieve effecten op de leefbaarheid als de autobereikbaarheid. De bedoeling is dat het doorgaande verkeer wordt tegen gehouden en dat de buurt bereikbaar blijft voor bewoners en ondernemers en hun bezoekers. Het palenplan zorgt voor beperkingen in de mogelijkheden om het gebied in en uit te rijden. Het is belangrijk dat incidentele stremmingen niet tot verminderde leefbaarheid en de bereikbaarheid leiden.

Hoe wordt gemeten of de plannen wel werken?
We kunnen het effect meten door een combinatie van waarnemingen en metingen door de gemeente en via signalen van de bewoners en ondernemers in de buurt. Beide zijn daarbij belangrijk. We willen het project minimaal 6 maanden, maar liefst een jaar lang volgen voor een goede evaluatie (met een tussenevaluatie na 3, 6 en 12 maanden). De komende periode wordt een meet- en evaluatieplan voorbereid. Daarbij merken we op dat de daadwerkelijke effecten qua leefbaarheid waarschijnlijk pas over een aantal jaren zichtbaar zijn. De stad is in transitie en dit plan is een van de vele geplande projecten en veranderingen.

Zijn de plannen omkeerbaar?
Het palenplan is omkeerbaar - omdat er gewerkt wordt met eenvoudige palen, zijn de maatregelen eenvoudig aan te passen of omkeerbaar. De herinrichting van de Marnixstraat met een fietsstraat met éénrichtingsverkeer is echter niet omkeerbaar.

Wordt er rekening gehouden met andere projecten?
De gemeente heeft goed overzicht van de projecten in de stad, hun invloed op de bereikbaarheid en de planning. Hiervoor is een gebiedsregieteam samengesteld dat continu kijkt naar het bereikbaar en leefbaar houden van de buurt en de doorgaande wegen in een stad waarin voortdurend wordt gewerkt. Vanuit de projecten is al veel en actief contact met raakvlakprojecten zoals de Singelgrachtgarage en de Oranje Loper. De gemeente vindt het wenselijk om het palenplan in de praktijk te kunnen evalueren, vóórdat de werkzaamheden op de Oranje Loper gaan beginnen. Op die manier krijgen we een goed beeld van de meest wenselijke eindsituatie.

Hoe maakt de gemeente de afweging of het palenplan al dan niet of in gewijzigde vorm wordt uitgevoerd?
De stadsdeelcommissie en het dagelijks bestuur van stadsdeel Centrum nemen kennis van de reacties op de voorstellen. De commissie adviseert hierin het dagelijks bestuur. De verschillende belangen in de buurt worden afgewogen door het dagelijks bestuur. Het dagelijks bestuur zal tenslotte besluiten of het plan al dan niet of in gewijzigde vorm wordt uitgevoerd.

Wat is de planning?
Palenplan. We leggen de voorstellen en de reacties uit de consultatie in juni voor aan de Stadsdeelcommissie Centrum voor advies. Daarna besluit het Dagelijks Bestuur van stadsdeel Centrum over het plan. De palen worden vervolgens op zijn vroegst in september 2023 geplaatst. Marnixstraat Noord. De plannen voor eenrichtingsverkeer in de Marnixstraat worden aan de wethouder voorgelegd. Als zij akkoord is werken we het plan uit in een voorlopig ontwerp voor de inrichting van de straat, dat we vervolgens voorleggen aan de buurt. Het zogenoemde 'uitvoeringsbesluit' waarbij het ontwerp wordt vastgesteld wordt naar verwachting eind 2023 besproken in het college en begin 2024 in de gemeenteraad. De uitvoering van de herinrichting van de Marnixstraat vindt op z'n vroegst plaats vanaf medio 2024. De uitvoering is gefaseerd, eerst pakken we het gedeelte Marnixstraat tussen Bloemgracht en Marnixplein aan.