

Gemeenteraad van Hengelo
Postbus 18
7550AA Hengelo

Gemeente Hengelo

Postbus 18
7550 AA Hengelo

Onderwerp	Zaaknummer	Uw kenmerk	Datum
Actualisatie toegangsbeleid binnenstad	3518854		29 november 2022

Geachte gemeenteraadsleden,

Het College van Ben en W heeft op 22 november ingestemd met het advies over de actualisatie van het toegangsbeleid van de binnenstad. Deze brief beschrijft kort de aanleiding, totstandkoming en het verdere vervolg.

In het vervolg proces gaan we graag het gesprek aan met de gemeenteraad over verdere uitwerking. In de brief schetsen we allereerst de aanleiding en het proces van het advies. Bij 'hoe verder?' beschreven we onder andere de rol van de gemeenteraad.

Aanleiding

Het bestaande toegangsbeleid voor de Hengelose binnenstad voldoet niet meer. Dat is de conclusie van uitgebreid onderzoek naar het verkeer en het gedrag van verkeersgebruikers in de binnenstad.

In rapportage Bereikbare Binnenstad is een van de negen opgaves een 'nieuw toegangsbeleid voor verkeer in de binnenstad'. De rapportage is vastgesteld op 21 oktober 2020 door de gemeenteraad. Het advies over een nieuw toegangsbeleid is daar een uitwerking van. Daarbij maakt het onderdeel uit van de transformatie van de binnenstad naar een aantrekkelijke plek om te verblijven. Er wordt hard gewerkt aan een aantrekkelijke binnenstad, met minder leegstand en meer bezoekers. Het kernwinkelgebied wordt compacter en er komen meer mogelijkheden om te wonen. Aanleidingen om te kijken naar het autovrije gebied van de stad.

Daarnaast sluit het nieuwe toegangsbeleid aan bij de ambities die in het Mobiliteitsplan genoemd worden. Dit plan is recent afgerond en ligt nu ter inzage. Het Mobiliteitsplan staat naar verwachting begin 2023 op de agenda van de gemeenteraad.

Totstandkoming

Voorafgaand aan het opstellen van het adviesrapport heeft een evaluatie van het huidige beleid plaats gevonden. Daarin zijn stakeholders als, politie, SCH, Hengelo Promotie, KHN, VVN, Fietsersbond en gehandicaptenraad benaderd. Het handhaven van de beleidsregels kwam nadrukkelijk terug als verbeterpunt. Daarbij zien we dat momenteel geen dekkend handhavingssysteem aanwezig is. Op meerdere plekken in de stad is vrij gemakkelijk toegang tot het autovrije gebied (hierbij worden inrijverboden genegeerd).

Bij het opstellen van het advies zijn met diezelfde partijen als bij de evaluatie gesproken over het nieuwe advies. Met name is gekeken naar:

- Welk gebied wensen we autovrij?
- Wie zou er ook buiten venstertijden toegang moeten hebben tot autovrije gebied?
- Welk tijdstip wordt gehanteerd qua venstertijden?

Vermeld altijd het zaaknummer als u contact opneemt met de gemeente.

Bezoekadres
Burgemeester van der
Dussenplein 1

E-mailadres
gemeente@hengelo.nl
Telefoonnummer
14-074

De gesprekken hebben geresulteerd in bijgevoegde adviesrapport.

Zoals bij de vervolgitwerking staat beschreven wordt in de nadere uitwerking ook participatie toegepast met inwoners en ondernemers. Hierbij aansluitend op het denkkader participatie.

Hoe verder?

Het college heeft ingestemd met het adviesrapport. Dat betekent niet dat de nieuwe regels direct van kracht zijn. De gemeente gaat nu verder met het uitwerken van het advies. Dit gebeurt onder andere door:

- Het advies verder uit te werken tot beleidsregels zoals: het definitief vaststellen van het gebied, de venstertijden, de regels voor het verlenen van ontheffingen en de gebruiksvoorwaarden. De beleidsregels vormen de juridische basis.
- Het nemen van de benodigde verkeersbesluiten, omdat er wijzigingen plaatsvinden in de verkeerssituatie.
- Het aanschaffen van het nieuwe toegangscontrolesysteem (de camera's).

Als alle besluiten en beleidsregels geactualiseerd zijn, kan het nieuwe toegangscontrolesysteem met camera's geplaatst worden. Het is de bedoeling dat het nieuwe systeem begin 2024 operationeel is.

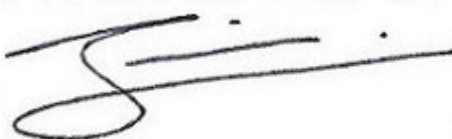
Een belangrijke stap in dit traject is een informatiebijeenkomst voor alle inwoners en ondernemers van de binnenstad. Daar gaan we in gesprek om vanuit de dagelijkse praktijk aandachtspunten op te halen van alle betrokkenen. Die punten kunnen eventueel nog verwerkt worden voordat het systeem ingevoerd wordt.

Het toegangsbeleid is juridisch gezien uitwerking en bevoegdheid van het college van B en W. Wel gaan we ook graag met u als gemeenteraad in gesprek. De exacte vorm wordt afgestemd met het presidium. Voor de investering voor de invoering wordt begin 2023 krediet aangevraagd bij de raad. Naar verwachting is begin 2024 het nieuwe toegangscontrolesysteem operationeel.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van Hengelo,
de secretaris,

de burgemeester,



De heer J. Eshuis



De heer S.W.J.G Schelberg

Vermeld altijd het zaaknummer als u contact opneemt met de gemeente.

Bezoekadres

Burgemeester van der
Dussenplein 1

E-mailadres

gemeente@hengelo.nl

Telefoonnummer

14-074

Advies actualisatie toegangsbeleid binnenstad Hengelo



Datum: Advies actualisatie toegangsbeleid binnenstad Hengelo
26 augustus 2022

Inhoudsopgave

1. Aanleiding: evaluatie huidig toegangsbeleid	3
2. Afbakening autovrij gebied	4
3. Venstertijden autovrij gebied	8
4. Ontheffingen voor toegang tot autovrij gebied buiten venstertijden ...	8
5. Aandachtspunten logistiek.....	9
6. Hoe nu verder	10

Introductie

Voorliggend rapport betreft het advies van Goudappel omtrent het actualiseren van het toegangsbeleid voor de autovrije binnenstad van Hengelo. De gemeente Hengelo heeft als visie om de leefbaarheid en verkeersveiligheid in haar gemeente te vergroten. Dit zorgt voor een aantrekkelijke stad en daardoor meer bezoekers voor Hengelo. Om dit te bewerkstelligen, dient het aanwezige verkeer gereguleerd te worden en de binnenstad zo veel als mogelijk autovrij te zijn. Daarom heeft Goudappel in maart 2022 het rapport 'Evaluatie Toegangsbeleid Binnenstad Hengelo' uitgebracht waarin het huidige beleid en de uitvoering daarvan is geëvalueerd. Daaruit zijn een aantal aandachtspunten naar voren gekomen.

In samenwerking met een werkgroep¹ zijn deze aandachtspunten nader besproken. Mogelijke oplossingen of aanpassingen zijn aangedragen en vanuit verschillende hoeken belicht. Vervolgens is het concept adviesrapport met verschillende belanghebbenden² besproken. Voorliggend rapport is een advies van Goudappel op basis van de evaluatie en de werksessies met deze werkgroep en de input die is opgehaald in de gesprekken met de belanghebbenden.

Na instemming met de adviezen uit deze rapportage zal het huidige toegangsbeleid daadwerkelijk geactualiseerd kunnen worden. Parallel daaraan kunnen de aanpassingen aan het autovrije gebied verder worden uitgewerkt en geïmplementeerd.

1. De werkgroep bestond uit een verkeerskundige, een stedenbouwkundige, twee handhavers, een vergunning- en ontheffingverlener, twee procesmanagers van het programma binnenstad en de stadsdeelregisseur Binnenstad.

2. De groep belanghebbenden bestond uit SCH, Hengelo Promotie, KHN Hengelo, Hulpdiensten, Veilig Verkeer Nederland, Fietsersbond en de gehandicaptenraad.

1. Aanleiding: evaluatie huidig toegangsbeleid

Goudappel heeft het huidige toegangsbeleid geëvalueerd op basis van interviews en een schouw. Daaruit zijn de volgende punten naar voren gekomen:

- Voor weggebruikers is het niet altijd duidelijk dat ze het afgesloten gebied in rijden waardoor ze (onbedoeld) de regels overtreden. Dit komt door neergeklapte paaltjes, door een onduidelijke inrichting van de openbare weg en door een onlogische begrenzing op sommige locaties. Daarom wordt geadviseerd de begrenzing van het autovrije gebied te heroverwegen, daarbij rekening houdend met de volgende aandachtspunten:
 - Beperk het aantal toegangen tot het autovrije gebied ten behoeve van de handhaafbaarheid en duidelijkheid voor bezoekers.
 - Leg een relatie met de begrenzing van de compacte binnenstad, voor de leefbaarheid, aantrekkelijkheid en bereikbaarheid is het wenselijk dat met name dit gebied autovrij is.
 - Zorg dat toegangen die volledig worden afgesloten vanuit bijvoorbeeld veiligheidsoogpunt en routing dat ook zijn middels vaste afsluitingen.
 - Creëer logische routes en/of zones in het autovrije gebied voor laden en lossen om verkeersbewegingen door het gebied te beperken.
- Geadviseerd wordt om een 'sluitend' toegangscontrolesysteem te implementeren waarmee het beleid eenvoudiger kan worden gehandhaafd:
 - De pollers bij het stationsgebied zijn vaak in storting, ze staan dan permanent naar beneden.
 - De vaste afsluitingen (paaltjes) liggen regelmatig buiten de venstertijden naar beneden.

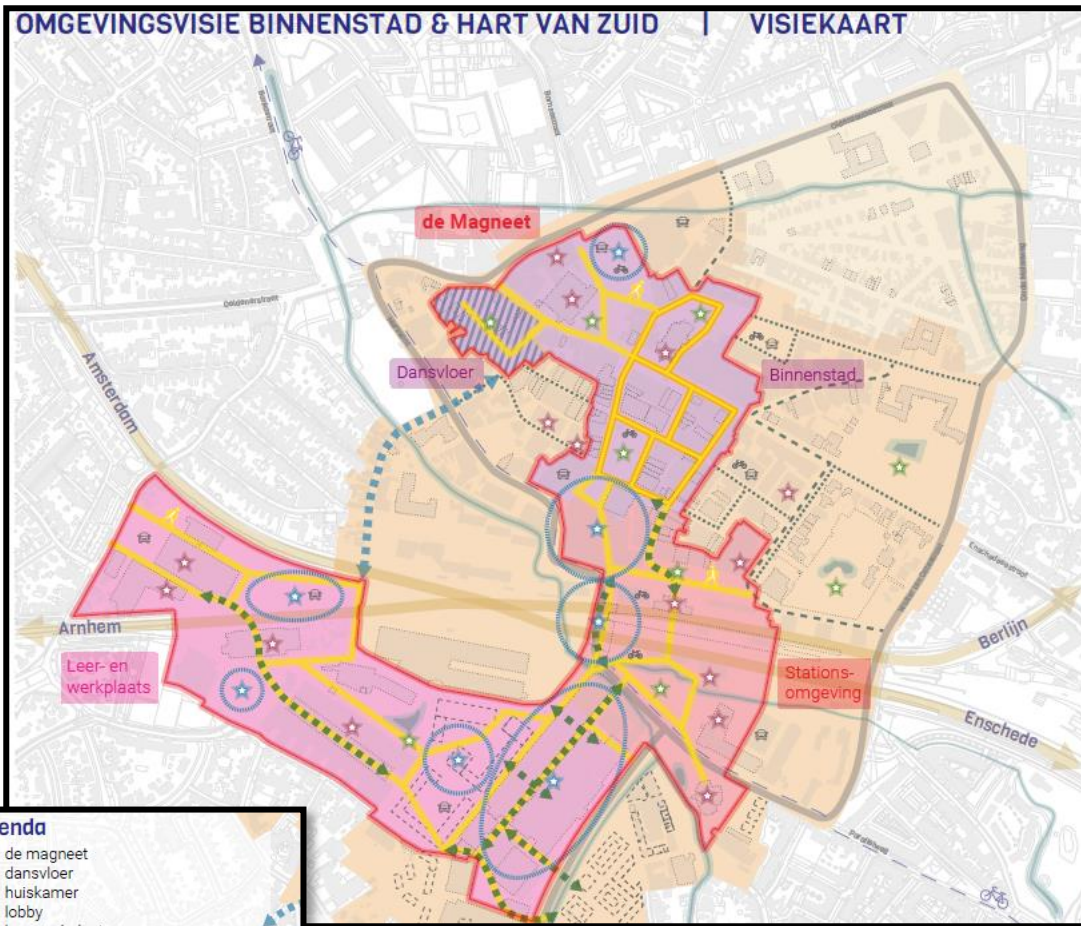
Ook niet-ontheffinghouders kunnen hierdoor buiten de venstertijden het autovrije gebied inrijden. De handhaving van het toegangsbeleid is hierdoor arbeidsintensief; binnen het hele autovrije gebied moet worden gehandhaafd op voertuigen die zich buiten de venstertijden zonder ontheffing in het gebied bevinden.

- Aansluitend op de ambities voor de binnenstad (de voetganger centraal, zo min mogelijk autoverkeer en aantrekkelijk voor de fietser) wordt een heroverweging van de doelgroepen die in aanmerking moeten kunnen komen voor een ontheffing aanbevolen.



- Op dit moment worden veel uitzonderingen gemaakt op de huidige regels waaraan moet voldaan om een ontheffing te krijgen. Door deze uitzonderingen is een diffuus beeld ontstaan wie over een ontheffing zou mogen beschikken en wie niet. Om een gelijke behandeling van aanvragen te creëren, wordt geadviseerd het beleid te actualiseren, waarna uitzonderingen alleen in uitzonderlijke situatie worden gemaakt.
- Momenteel worden ontheffingen op zowel kenteken als op naam uitgegeven. Voor de handhaafbaarheid wordt geadviseerd de ontheffingen enkel op kenteken te verlenen.

Voorgaande aandachtspunten laten zien dat vooral een aanscherping van de gebiedsafbakening en de doelgroepen die aanmerking komen voor een ontheffing wenselijk is.



Legenda

- de magneet
- dansvloer
- huiskamer
- lobby
- leer-werkplaats
- dynamisch woon-werk
- stedelijk wonen
- wensbeeld wandel netwerk
- onderzoek bijzondere verbinding
- belangrijke verbinding
- rondje kernwinkelgebied
- aanloopstraten (zonder wonen)
- aanloopstraten (wonen toegestaan)
- centrumring en laan hart van zuid
- fiets snelweg F35
- parkeren
- fietsparkeren
- ★ hotspots gebouwen
- ★ hotspots openbare ruimte
- ★ zoekgebied nieuwe hotspots
- gebouwen
- gebouwen met cultuurhistorische waarde
- beken

2. Afbakening autovrij gebied

Via het Integraal Actieplan werkt Hengelo samen met de binnenstadspartners aan een vitale Hengelose binnenstad. Belangrijk uitgangspunt daarbij is het realiseren van een compacte binnenstad waar voetgangers op een veilige en prettige manier kunnen winkelen en verblijven. De transformatie naar een compacte binnenstad geeft aanleiding om ook het autovrije gebied te actualiseren, aangezien het gewenst is dat vooral dit deel van de binnenstad autovrij is. Buiten dit gebied liggen de zogeheten aanloopstraten. In deze straten moet de voetganger zich uiteraard ook veilig en prettig kunnen verplaatsen, maar hier is ook ander verkeer mogelijk en wenselijk. De aanloopstraten hoeven daarom niet autovrij te zijn.

Op pagina 6 is de voorgestelde afbakening van het autovrije gebied weergegeven. Ter illustratie is daarnaast ook de huidige afbakening weergegeven. De voorgestelde afbakening is gebaseerd op de begrenzing van de compacte binnenstad uit de 'Omgevingsvisie Binnenstad & Hart van Zuid' (conceptversie) zoals in nevenstaande figuur is opgenomen.

In afwijking op de afbakening van de compacte binnenstad wordt geadviseerd om het deel van de Langestraat dat nodig is om de parkeergarage onder het gemeentehuis te bereiken, buiten het autovrije gebied te laten. Hoewel de parkeergarage beperkt wordt gebruikt, is dan geen ontheffing nodig om hier te parkeren buiten de venstertijden.

Op vrijdag- en zaterdagavond is het echter wenselijk de Langestraat af te sluiten om ruimte te bieden voor de horeca. Op die momenten kan de Langestraat, net als nu, met een hek worden afgesloten.

In de huidige situatie wordt het autovrije gebied afgebakend met vaste palen, neerklapbare palen, betonnen bollen en pollers. Geadviseerd wordt om in de toekomst het gebied af te bakenen met slechts twee typen afsluitingen:

- Een toegangscontrolesysteem met camera's bij de toegangen waar het verkeer het autovrije gebied moet kunnen in- en uitrijden. Met dit systeem registreren de camera's elk in- en uitrijdend voertuig buiten de venstertijden en wordt gecontroleerd of aan het kenteken van deze voertuigen een geldige ontheffing is verleend. De voertuigen zonder geldige ontheffing kunnen vervolgens op afstand op basis van de beelden worden beboet. Naast de camera's moet met bebording en een duidelijke inrichting van de openbare ruimte worden aangegeven dat het autovrije gebied begint.
- Een fysieke afsluiting bij de toegangen waar het verkeer het autovrije gebied niet in hoeft te kunnen rijden. Op de locaties waar de nood- en hulpdiensten langs moeten kunnen, moet de fysieke afsluiting overrijdbaar zijn. De reden dat wij adviseren niet alle toegangen van een camerasysteem te voorzien is tweeledig: een fysieke afsluiting is goedkoper dan een camerasysteem en draagt sterker bij aan een autovrije binnenstad.

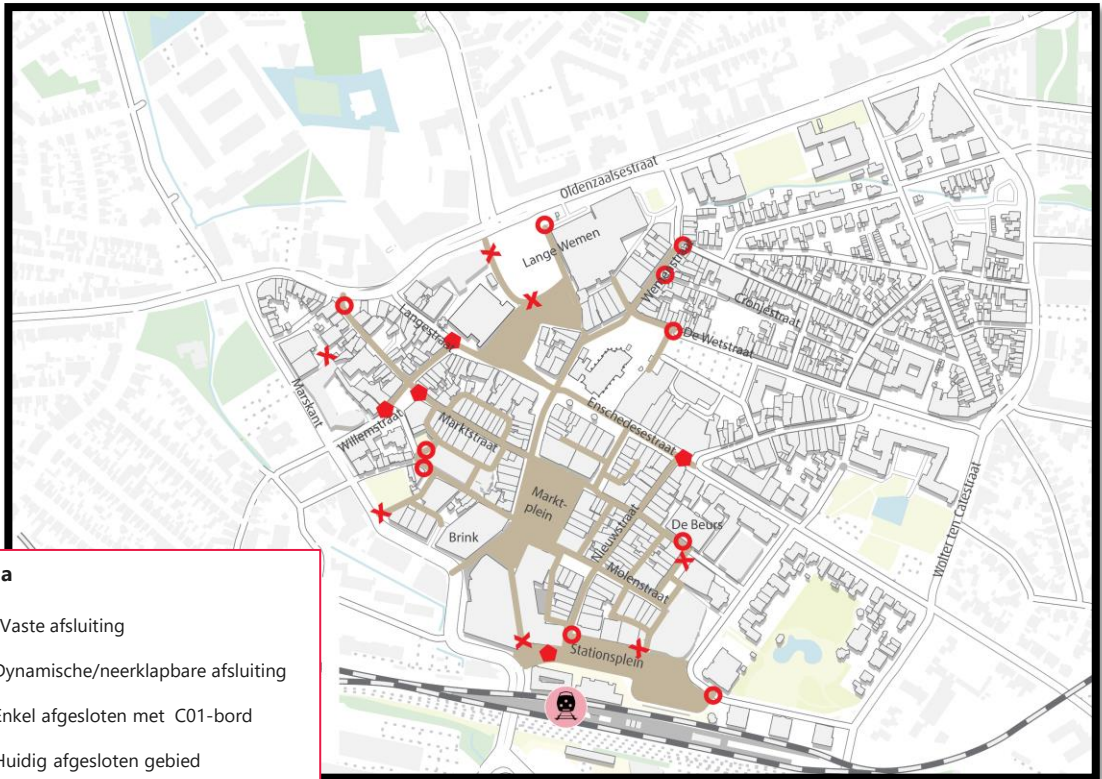


Een voorbeeld van een toegangscontrolesysteem met camera's

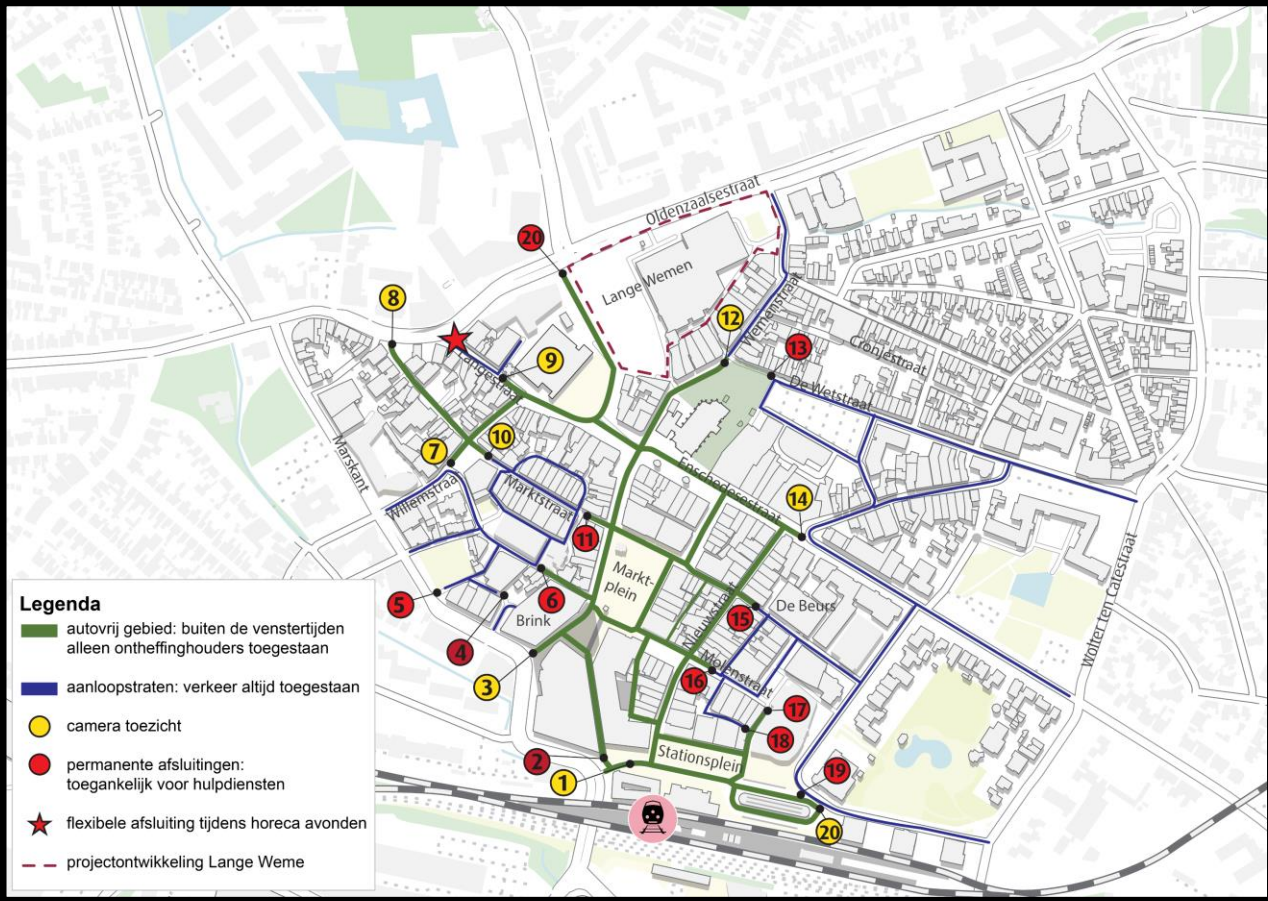
Bij de voorgestelde gebiedsafbakening op pagina 6 is tevens aangegeven bij welke toegangen een toegangscontrolesysteem met camera's en bij welke toegangen een fysieke afsluiting wordt voorgesteld. Daarbij is rekening gehouden met het advies uit de evaluatie om het aantal toegangen tot het autovrije gebied te beperken. Aandachtspunten bij de voorgestelde afsluitingen zijn:

- In de Nieuwstraat is het wenselijk om het verkeer tot een minimum te beperken. Daarom wordt voorgesteld bij de toegangen vanaf de B.P. Hofstedestraat en Molenstraat een fysieke afsluiting te plaatsen (locaties 15 en 16 in de figuur op pagina 6). Om de Veldbleekstraat toegankelijk te houden, zullen deze fysieke afsluitingen nabij de Nieuwstraat moeten worden geplaatst. Het nadeel dat de looproute vanaf de parkeergarage Beurs naar de Nieuwstraat daardoor niet autovrij is, weegt wat ons betreft op tegen het voordeel dat er geen kruisend verkeer door de Nieuwstraat zal zijn.
- De Marktstraat is een aanloopstraat die buiten het autovrije gebied valt. Om de hoeveelheid verkeer in de Marktstraat te beheersen, wordt voorgesteld in deze straat voor het westelijke deel een camera te plaatsen (locatie 10) en vanaf de markt een vaste afsluiting (locatie 11).
- Bij de Schouwburg is een fysieke afsluiting voorgesteld (locatie 17 in de figuur) aangezien expeditieverkeer hier in praktijk vanuit het Stationsplein aan- en wegrijdt. Een fysieke afsluiting ondersteunt deze praktijk en voorkomt dat andere ontheffinghouders deze route gebruiken.
- Wanneer het wenselijk wordt om de Langestraat toch als geheel onderdeel te laten uitmaken van het autovrije gebied, dan kan de locatie van de camera (locatie 9 in de figuur) relatief eenvoudig worden verplaatst.
- De situatie rondom de Wemenstraat-Wetstraat (locatie 12 en 13 in de figuur) behoeft nog nadere uitwerking en afstemming en zal nader worden bepaald.

Huidige afbakening autovrij gebied



- Legenda**
- ✘ Vaste afsluiting
 - ◆ Dynamische/neerklapbare afsluiting
 - Enkel afgesloten met C01-bord
 - Huidig afgesloten gebied



- Legenda**
- autovrij gebied: buiten de venstertijden alleen ontheffinghouders toegestaan
 - aanloopstraten: verkeer altijd toegestaan
 - camera toezicht
 - permanente afsluitingen: toegankelijk voor hulpdiensten
 - ★ flexibele afsluiting tijdens horeca avonden
 - - - projectontwikkeling Lange Weme

Advies afbakening autovrij gebied



De voorgestelde bebording sluit aan bij de doelstellingen van de gemeente Hengelo. In deze doelstellingen staat de voetganger centraal en kan deze op een veilige en prettige manier de binnenstad beleven. Het bord biedt herkenbaarheid voor alle weggebruikers. Daarnaast biedt het goede ondersteuning aan het shared space concept waarmee in de binnenstad wordt gewerkt. Fietsers worden als uitzondering ook toegelaten in de binnenstad maar betreden een voetgangersgebied.



*Voorgestelde bebording aanduiding voor
autovrije gebied*

3. Venstertijden autovrij gebied

In de huidige situatie mag iedereen het autovrije gebied inrijden van maandag tot en met zondag tussen 07:00 uur en 12:00 uur. Deze zogeheten venstertijden zijn bedoeld voor laden en lossen, zoals het bevoorraden van panden. Buiten deze venstertijden mogen alleen ontheffinghouders het autovrije gebied inrijden. Tijdens de werksessies is besproken dat het op dit moment vanaf 11:00 uur in de binnenstad al behoorlijk druk kan zijn. Autoverkeer kan er dan voor zorgen dat voetgangers zich minder prettig en veilig kunnen verplaatsen. Met de transformatie naar een compacte binnenstad zal het aantal bezoekers verder toenemen. Daarom wordt geadviseerd om gelijktijdig met de aanpassingen aan het autovrije gebied de venstertijden te vervroegen naar 07:00 uur tot 11:00 uur.³ De periode van het venster blijft hiermee gelijk aan de huidige periode. Dit zou betekenen dat iedereen dagelijks tussen 07:00 uur en 11:00 uur het autovrije gebied kan in- en uitrijden en dat buiten die tijden daarvoor een ontheffing nodig is.

Burgemeente Enschede heeft 07.00 – 11.00 uur als venstertijd en Almelo van 06.00 – 11.00 uur voor het betreden van het autovrije gebied. De aanpassing van de venstertijden kan consequenties hebben voor de leefbaarheid in de binnenstad. Vanwege mogelijke geluidsoverlast wordt geadviseerd om 07.00 uur als start van de venstertijd aan te houden. De aanpassing van 12.00 uur naar 11.00 uur kan zorgen voor extra drukte van logistieke bewegingen tot 11.00 uur. Geadviseerd wordt daarom om bij invoering de werking van deze venstertijden te monitoren en zo nodig bij te stellen.

3. Dit advies is nog niet afgestemd met de verschillende belanghebbenden in de binnenstad. In het verleden is de venstertijd ook afgestemd met Enschede (waar de venstertijd tot 11:00 uur is).

4. Ontheffingen voor toegang tot autovrij gebied buiten venstertijden

Binnen het huidige toegangsbeleid worden verschillende soorten ontheffingen verleend. Met de transformatie naar een compacte binnenstad waar voetgangers op een veilige en prettige manier kunnen winkelen en verblijven, is het wenselijk om het aantal doelgroepen dat in aanmerking komt voor een ontheffing terug te dringen. Hierbij adviseren wij om enkel de doelgroepen voor wie toegang tot het autovrije gebied tijdens venstertijden onvoldoende is, in aanmerking te laten komen voor een ontheffing. Elke ontheffing die wordt verleend, zorgt er immers voor dat het autovrije gebied niet meer autovrij is, maar autoluw wordt.

Ons advies voor de doelgroepen die in aanmerking moeten kunnen komen voor een permanente ontheffing (jaarlijks te verlengen) betreft het volgende (doelgroepen worden bij het uitwerken van het beleid nader gespecificeerd):

- bewoners en bedrijven met een eigen parkeergelegenheid in het autovrije gebied (inclusief de kerk)
- bewoners van het autovrije gebied die in het bezit zijn van een gehandicaptenparkeerkaart of die mantelzorg ontvangen
- leveranciers van versgoederen
- ambulante handel (marktwagens)
- taxibedrijven
- nood- en hulpdiensten
- artsen en verloskundigen
- geld- en waardetransport

Om het aantal verkeersbewegingen te reduceren kan overwogen worden de bewoners met eigen parkeergelegenheid een ontheffing te verlenen waarmee zij alleen tussen 18:00 uur en 06:00 uur toegang hebben tot het autovrije gebied. Dit zou betekenen dat deze bewoners, rekening houdend met de venstertijden, tussen 11:00 en 18:00 uur het autovrije gebied niet kunnen in- en uitrijden.

Ons advies voor de doelgroepen die in aanmerking moeten kunnen komen voor een incidentele ontheffing betreft het volgende (doelgroepen worden bij het uitwerken van het beleid nader gespecificeerd):

- servicediensten
- aannemers
- gemeentelijke dienstwagens
- verhuisbedrijven
- evenementenorganisaties
- rouw- en trouwstoeten
- hoogwaardigheidsbekleders
- zendwagens

en doelgroepen die hiermee vergelijkbaar zijn.

Dit betekent dat wij adviseren om bewoners en bedrijven uit het autovrije gebied die niet beschikken over eigen parkeergelegenheid, reinigingsdiensten, afvalverwerkers, leveranciers en bezorgdiensten (uitgezonderd leveranciers van versgoederen) niet in aanmerking te laten komen voor een ontheffing. Deze doelgroepen kunnen dan alleen binnen de venstertijden het autovrije gebied in en uit rijden.

Dit is een forse verandering ten opzichte van de huidige situatie. Vanuit de transformatie naar een compacte binnenstad waar voetgangers op een veilige en prettige manier kunnen winkelen en verblijven, is het echter wenselijk om het aantal verkeersbewegingen terug te dringen. Daarnaast kan deze verandering ook andere veranderingen aanjagen, zoals een depot / pakketwand buiten het autovrije gebied waar pakketjes kunnen worden opgehaald en afgegeven en meer samenwerking in of een centrale aansturing van de afvalverwerking bij bedrijven.

5. Aandachtspunten logistiek

Minder autoverkeer in de binnenstad kan bijdragen aan een verbeterde leefbaarheid en verkeersveiligheid. Om de winkels en woningen te kunnen blijven bevoorraden, dient wel rekening gehouden te worden met expeditieverkeer en logistiek vervoer. Omdat het uitwerken van een plan voor de logistieke sector niet direct bij het actualiseren van het toegangsbeleid hoort, maar wel van groot belang is voor een goed functionerende binnenstad, gelden de volgende aandachtspunten:

- In rapportage 'Bereikbare Binnenstad' wordt de wens voor het laden en lossen aan de randen van het winkelgebied benoemd. Hiermee zou rekening gehouden kunnen worden bij het inrichten van de openbare ruimte aan de randen van de gebiedsafbakening. Zodat ondernemingen ook buiten de venstertijden bevoorrad kunnen worden.
- De afvalstromen worden steeds meer gescheiden opgehaald. Dat leidt tot kleinere stromen maar daardoor ook een hogere frequentie aan stromen en dus meer verkeer. Hier ligt mogelijk een kans om met kleinere (elektrische) voertuigen of bakfietsen te gaan werken.
- De vuilniswagens kunnen maximaal 600 huishoudens per dag dienen. Met de toename van aantal huishoudens in de binnenstad, neemt het aantal ritten op verschillende dagen van de vuilniswagens toe. Dit zal gebeuren tijdens de venstertijden.
- Het doel voor midden-klein bedrijven (MKB) is om in 2026 enkel nog met volledig elektrische voertuigen te rijden. Dit dient meegenomen te worden in het beleid en de handhaving erop. Geadviseerd wordt om het aan te wijzen gebied aan te laten sluiten op het autovrije gebied zodat gebruik kan worden gemaakt van dezelfde afbakening en toegangscontrole systemen.

6. Hoe nu verder

Voorliggend adviesrapport is opgesteld op basis van de evaluatie van het huidige toegangsbeleid, de werksessies met de gemeentelijke werkgroep en de verschillende belanghebbenden (bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden).

Nadat dit advies is besproken, en zo nodig aangepast, en kan worden ingestemd met de uitgangspunten in dit rapport volgt de nadere uitwerking van het beleid en implementatie:

- Het uitwerken en vaststellen van de geactualiseerde Beleidsregels Autovrij Gebied Binnenstad Hengelo. Hierin zijn het gebied, de venstertijden, de regels voor het verlenen van een ontheffing en de gebruiksvoorwaarden vastgelegd.
- Het uitwerken van een bebordingsplan.
- Afstemming met het Openbaar Ministerie.
- Het nemen van de benodigde verkeersbesluiten.
- De aanschaf en plaatsing van het toegangscontrolesysteem op de aangewezen toegangen.
- De plaatsing van fysieke afsluitingen op de aangewezen toegangen.
- De plaatsing van G7-borden bij alle toegangen tot het autovrije gebied.
- Communicatie richting bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden over de gewijzigde regels.