



Parkear- en ferkearssirkulaasjeprogramma

Op nei in gastfrije en tagonklike binnenstêd fan Dokkum

Inleiding

Minder auto; meer ruimte voor de binnenstad

De gemeente Noardeast-Fryslân wil de kwaliteit van de Dokkumer binnenstad verhogen van een 7 naar een 9! Deze ambitie staat in de Binnenstadsvisie uit 2016. Deze ambitie volgt uit de wens om het unieke karakter van de historische binnenstad te behouden én te versterken. Zo moet de binnenstad meer worden dan alleen een plek waar het goed wonen en werken is. De binnenstad moet ook een ontmoetingsplek zijn voor de eigen inwoners. Én een plek die de regio weet te vinden en een attractieve bestemming is voor toeristen.

Dit wil de gemeente doen door meer groen in de binnenstad te plaatsen en straten opnieuw in te richten. Daarnaast moet meer parkeerruimte aan de rand van de binnenstad worden gerealiseerd zodat meer bewoners en bezoekers buiten de binnenstad parkeren. Zo wordt de binnenstad autoluwer en het winkelgebied aantrekkelijker.

In de Binnenstadsvisie zijn al voorstellen gedaan voor aanpassingen in de binnenstad. Zo moet het kernwinkelgebied meer worden ingericht op het winklend publiek en minder op de aanwezigheid van de auto. Dit geldt ook voor de aanloopstraten naar het kernwinkelgebied. Hier is voldoende ruimte voor de voetganger en fietser nodig om op een veilige manier naar het kernwinkelgebied te lopen en fietsen. In de woongebieden wordt aandacht gevraagd voor wonen, werken én alle verkeersvormen die daarbij horen.

Ook vanuit andere projecten en beleidsdocumenten wordt aandacht gevraagd voor de parkeer- en verkeerssituatie in de Dokkumer binnenstad.

Vanwege al deze plannen en de ambities uit de Binnenstadsvisie is een nieuw parkeer- en verkeerscirculatieprogramma voor de binnenstad van Dokkum opgesteld. Een programma dat de gastvrijheid en toegankelijkheid van de binnenstad van Dokkum behoudt én vergroot, nu en in de toekomst!

In figuur 1 zijn het kernwinkelgebied en de belangrijkste parkeervoorzieningen weergegeven.



Figuur 1 Weergave kernwinkelgebied en belangrijkste parkeervoorzieningen binnenstad Dokkum

Totstandkoming

Het parkeer- en verkeerscirculatieprogramma binnenstad Dokkum staat niet op zichzelf. Het parkeer- en verkeerscirculatieprogramma is een uitwerking onder het Gemeentelijk Mobiliteitsprogramma (GMP, 26 november 2024 definitief vastgesteld). Het GMP is weer een uitwerking van de gemeentelijke omgevingsvisie. In figuur 2 is de relatie tussen de verschillende visies programma's weergegeven.

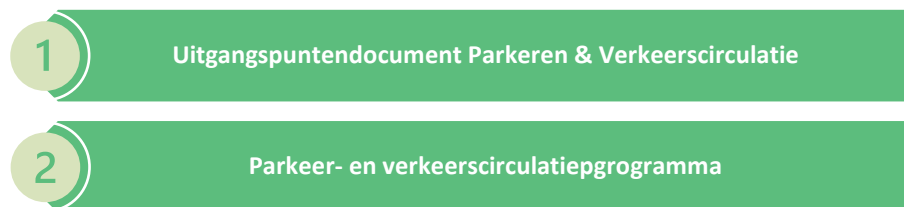


Figuur 2 Relatie tussen beleidsdocumenten

Voor de invulling het parkeer- en verkeerscirculatieprogramma wordt daarom voortgeborduurd op de ambities en maatregelen uit de bovenliggende documenten.

Aanpak

Het parkeer- en verkeerscirculatieprogramma is in twee stappen opgesteld, zie figuur 3.



Figuur 3 Aanpak opstellen parkeer- en verkeerscirculatieprogramma

Het **uitgangspuntendocument** bevat de uitgangspunten voor parkeren en verkeer in de binnenstad. Hiervoor is gekeken naar de huidige en toekomstige parkeer- en verkeerssituatie in de binnenstad. Het uitgangspuntendocument is informatief besproken met de gemeenteraad en daarna op 5 maart 2024 vastgesteld door het college.

Op 15 juli 2025 is een belangrijk uitgangspunt uit dit document heroverwogen door het college van B&W. In het eerder vastgestelde uitgangspuntendocument werd ingezet op het spreiden van de parkeerdruk over de randparkeerplaatsen. Vanuit het college van B&W is echter de wens ontstaan om een onderzoek te doen naar het centraliseren van parkeren (buiten de bolwerken). Op dit uitgangspunt heeft het college van B&W ervoor gekozen om pas na dit onderzoek een keuze te maken over het spreiden of centraliseren van parkeren. Dit onderzoek moet nog worden uitgevoerd (en is onderdeel van dit programma).

Aan de hand van het (heroverwogen) uitgangspuntendocument is onderliggend **parkeer- en verkeerscirculatieprogramma** opgesteld. Hierin zijn concrete maatregelen opgenomen voor het verbeteren van de parkeer- en verkeerssituatie in en rond de Dokkumer binnenstad. De maatregelen hangen nauw met elkaar samen. Om de parkeer- en verkeerssituatie te verbeteren is het nodig dat alle maatregelen (in samenhang) worden uitgevoerd.

Betrokkenheid belanghebbenden en belangstellenden

Bij het opstellen van het parkeer- en verkeerscirculatieprogramma zijn een interne en externe begeleidingsgroep betrokken.

Interne en externe begeleidingsgroep

De interne begeleidingsgroep bestond uit een ambtelijke vertegenwoordiging van relevante disciplines zoals verkeer, economie en ruimtelijke ordening.

De externe begeleidingsgroep werd gevormd door de “Werkgroep Binnenstad Dokkum”. In de werkgroep zitten vertegenwoordigers van bewoners, winkeliers, horeca, vastgoed, cultuur, architectuur en historische verenigingen. Naast de leden van de werkgroep zelf, is ook een brede afvaardiging van de partijen in de werkgroep betrokken geweest om inzicht te krijgen in de kansen en kwesties voor parkeren en verkeer in de binnenstad.

Alle betrokkenen hebben een belangrijke adviesrol gehad bij het opstellen van het programma gehad. Tijdens de diverse overleggen hebben zij hun beeld, ideeën en kennis over parkeren en verkeer in de binnenstad ingebracht. Daarbij is ook gekeken naar andere ontwikkelingen in en rond de binnenstad en het afwegen van kansen en kwesties bij het bepalen van de maatregelen. Uiteindelijk heeft dit ertoe geleid dat de inhoud van dit document in samenwerking met de Werkgroep Binnenstad is opgesteld.

De deelnemers in de interne en externe begeleidingsgroep beseffen zich dat de maatregelen invloed hebben op de parkeer- en verkeerssituatie voor bewoners, werknemers en bezoekers. En dat niet iedereen daar blij mee zal zijn. Toch is de overtuiging dat de maatregelen in gezamenlijkheid bijdragen aan het verbeteren van de verblijfskwaliteit en economische vitaliteit van de Dokkumer binnenstad.

Inwoners, belanghebbenden en belangstellenden

Bij de verdere uitwerking van de verschillende onderdelen en maatregelen uit dit programma, worden bewoners en belanghebbenden direct betrokken. Dit omdat de uitvoering van maatregelen (of het onderzoek daarna) directe impact heeft op de bereikbaarheid van woningen en voorzieningen en de leefbaarheid van de bewoners, gebruikers en bezoekers van de binnenstad.



Onze kaders en uitgangspunten

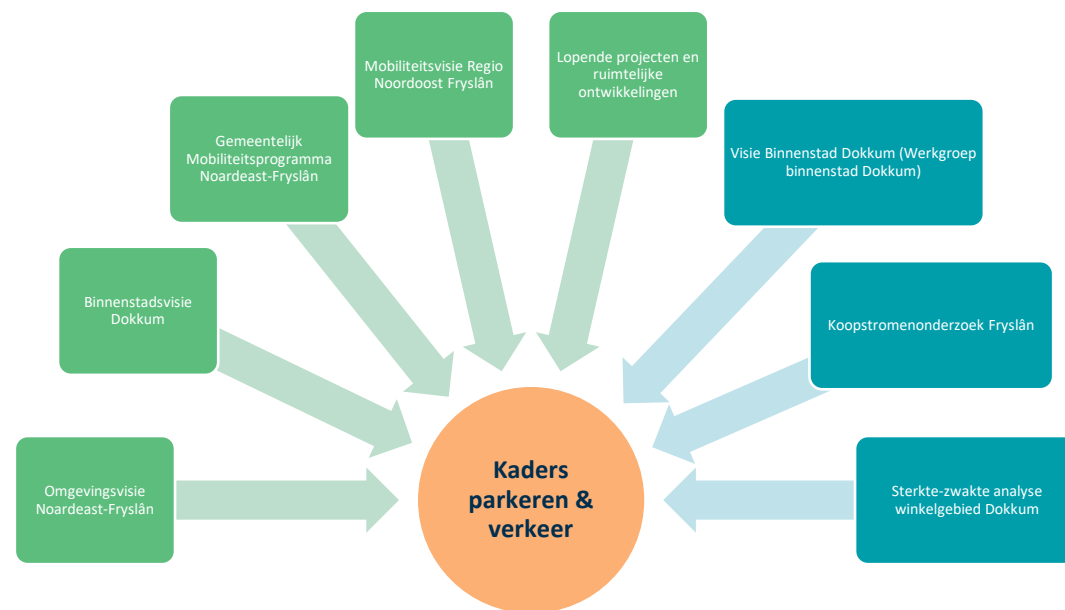
Kaders: waar houden we rekening mee

Het opstellen van een nieuw parkeer- en verkeerscirculatieprogramma voor de binnenstad van Dokkum resulteert in maatregelen. Maatregelen die impact gaan hebben op het gebruik van de parkeerplaatsen in en rond het centrum en de wijze waarop verkeer naar én door de binnenstad kan rijden.

Bij het voorstellen en uitvoeren van maatregelen is de gemeente wel gebonden aan kaders vanuit bestaand gemeentelijk beleid, visies en programma's. Daarnaast leveren onderzoeken en visies vanuit belangenvertegenwoordigers wensen, kansen en kwesties op.

In figuur 4 is een overzicht gemaakt tussen de bronnen die zijn gebruikt om de kaders voor het parkeer- en verkeerscirculatieprogramma te bepalen. In dit figuur is onderscheid gemaakt tussen gemeentelijke documenten (groen) en externe bronnen (blauw).

De gemeentelijke bronnen en de “Visie Binnenstad Dokkum” van de Werkgroep Binnenstad Dokkum waren beschikbaar tijdens het opstellen van uitgangspuntendocument voor parkeren en verkeer. De relevante kaders uit deze documenten zijn beschreven in het uitgangspuntendocument ().



Figuur 4 Overzicht kaderstellende informatiebronnen parkeren en verkeer binnenstad Dokkum

Bij het opstellen van het uitgangspuntendocument is ook gebruik gemaakt van de uitkomsten uit het koopstromenonderzoek en de sterke-zwakte analyse voor het winkelgebied van Dokkum. De belangrijkste resultaten uit deze onderzoeken zijn op de volgende pagina weergegeven.

Daarnaast is in oktober 2024 een nieuwe meerderheidscoalitie in gemeente Noardeast-Fryslân gevormd. De nieuwe coalitie heeft ook een nieuw coalitieakkoord opgesteld. Daarom zijn hieronder ook de belangrijkste ambities van de coalitie benoemd.

Koopstromenonderzoek provincie Fryslân

In de zomer 2024 zijn de resultaten uit het “Koopstromenonderzoek Provincie Fryslân 2024” bekend geworden (zie www.koopstromen.nl/fryslan). De resultaten zijn op provinciaal niveau per gemeente gerapporteerd. Uit het onderzoek volgen voor de gemeente Noardeast-Fryslân en Dokkum de volgende relevante bevindingen:

- Van alle winkelgebieden in de provincie Fryslân, kent de binnenstad Dokkum een bovengemiddelde bezoekduur (82 minuten). In de totaalbeoordeling van het winkelgebied (gebaseerd op onder andere winkelaanbod, bereikbaarheid, sfeer en uitstraling en parkeervoorzieningen) scoort Dokkum met een 8,1 hoog.
- De nabijheid van een winkelgebied speelt een zeer grote rol in de keuze van een bezoeker. Dit is vooral het geval bij het doen van boodschappen, maar ook bij het kopen van bijvoorbeeld kleding. In het geval van recreatief winkelen (mode, schoenen, luxe) spelen de omvang en kwaliteit van winkelgebied en sfeer een grote rol in de keuze van de bezoekers. Bereikbaarheid en parkeermogelijkheden worden door veel bezoekers genoemd als belangrijke afweging, parkeertarieven worden veel minder vaak genoemd.
- De auto blijft een zeer belangrijk vervoermiddel. Dat geldt voor zowel het doen van boodschappen als voor recreatief winkelen. De keuze voor het vervoermiddel hangt niet zozeer samen met het bezoekdoel, maar veel meer met de aard van het gebied waar de bezoeker woont. Stedelijke gebieden kennen een veel hoger aandeel bezoekers per fiets dan landelijke gebieden.
- *Omdat het winkelgebied in Dokkum in een stedelijk gebied ligt én een regionale functie heeft, is en blijft de bereikbaarheid van het winkelgebied voor de fiets en auto belangrijk.*
- Alleen bij het (recreatieve) winkelen naar mode in de grotere gebieden speelt openbaar vervoer een rol. In andere situaties is het gebruik van trein of bus bij het winkelbezoek (nog) nauwelijks aanwezig.

- Om winkelgebieden aantrekkelijk te houden is het belangrijk om (extra) aandacht te besteden aan goede toegankelijkheid (per auto, fiets, maar ook voor mindervaliden) en faciliteiten als duidelijke informatievoorziening. Ook vergroening kan hierbij helpen. Zo blijkt uit meerdere onderzoeken blijkt dat consumenten over het algemeen langer blijven in winkelgebieden met meer groen. Daarnaast zorgt groen voor verkoeling en schaduw en draagt daarmee bij aan klimaatadaptatie.

Sterkte-zwakte analyse winkelgebied Dokkum

In aanvulling op het koopstromenonderzoek is ook een sterke-zwakteanalyse voor het winkelgebied Dokkum uitgevoerd. Uit deze analyse volgen voor verkeer en parkeren de volgende relevante bevindingen:

- Het aantal parkeerplaatsen is over het algemeen voldoende. Kwalitatief is er wel verschil tussen de randparkeerplaatsen. Ook zijn voldoende fietsenstallingen aanwezig.
- Behalve op de Grote Breedstraat en aan de Diepswal is weinig groen te vinden.
- De winkelstraten ogen kwalitatief goed, maar zijn wel erg stenig.
- Er liggen kansen om de diverse looproutes vanaf de randparkeerplaatsen te optimaliseren. De looproutes zijn niet overal even duidelijk en/of aantrekkelijk.



Coalitieakkoord 2024 – 2026 “Foar de mienskip”

In het coalitieakkoord is opgenomen dat een autoluwe binnenstad, naast een meer verkeersveilige situatie, ook kansen biedt voor een aantrekkelijker Dokkum en de horeca. Ook wil het college handen en voeten geven aan het opgestelde (en inmiddels vastgestelde) mobiliteitsprogramma.

Ook wordt in het collegeprogramma erkend dat recreatie en toerisme een groeisector zijn binnen de gemeente. De historische stad Dokkum is daarbij een trekker met bovenregionale uitstraling.

De gemeente gaat ook werk maken van het monumentenbeleid en het behouden en verder ontwikkelen van het historisch centrum van de binnenstad Dokkum. Nieuwe bruggen naar ‘t Panwurk en de bolwerken passen volgens het college niet bij het behouden van het karakter van de binnenstad. De herontwikkeling van het Harddraverspark biedt wel kansen om het centrum en de functie van het park te verbinden en versterken.

Uitgangspunten: waar zetten we op in

Uit de kaders en gesprekken met de begeleidingsgroepen blijkt dat het tijd is om kritisch te kijken naar de positie van “de auto” in de binnenstad. De auto is en blijft belangrijk voor het economisch functioneren van de binnenstad, maar een geparkeerde of rijdende auto heeft fysiek en visueel een dominante plek in het straatbeeld. Dit terwijl de binnenstad veel meer functies heeft dan ruimte geven aan de auto, bijvoorbeeld wonen, winkelen, ruimte voor ontmoeten, cultuur proeven en horeca benutten. Functies die meer in beeld komen op het moment dat de aanwezigheid van de auto in het straatbeeld afneemt.

Deze puzzel vraagt om een balans tussen maatregelen die leiden tot een afname van het gebruik van de auto naar, in en door de binnenstad, maar niet ten koste gaan van bereikbaarheid van de binnenstad.

Aanpassingen in de parkeer- en verkeerssituatie worden daarbij niet enkel gedaan vanuit het oogpunt “verkeer”. Ze leveren namelijk een bijdrage aan of zijn zelfs voordeliger voor de andere ambities die er zijn voor de ontwikkeling van de binnenstad. Bijvoorbeeld door ruimte te creëren voor meer groen, de cultuurhistorische belevingswaarde van de stadskern en de beeldkwaliteit in de binnenstad.

Met deze informatie in het achterhoofd zijn de uitgangspunten voor het nieuwe parkeer- en verkeerscirculatieprogramma bepaald. De insteek hierbij is dat deze uitgangspunten, samen met de andere ambities voor het functioneren van de binnenstad, bijdragen tot een andere beleving van de binnenstad. Een beleving waarbij het binnenrijden van de binnenstad vanaf de centrumpoorten automatisch een ander gedrag afdwingt. De aanwezigheid én het gebruik van de auto staan niet (meer) op één.

De uitgangspunten zijn op de volgende pagina's beknopt toegelicht en uitgebreid beschreven in het uitgangspuntendocument (bijlage 1). Onderstaand zijn de uitgangspunten beknopt toegelicht¹.

¹ De titels van de uitgangspunten zijn aangepast ten opzichte van het uitgangspuntendocument. Deze aanpassing is gedaan in overleg met de interne en externe begeleidingsgroep. Ter informatie is



bij elk uitgangspunt in een klein lettertype de benaming uit het uitgangspuntendocument weergegeven.

Uitgangspunten voor het parkeerprogramma

Voor het parkeerprogramma ligt de focus op het aanbieden van voldoende, kwalitatief hoogwaardige parkeervoorzieningen (voor auto en fiets) in en rond de binnenstad. En voor het borgen van de bereikbaarheid van deze voorzieningen. Dit zodat alle bezoekers en gebruikers van de binnenstad van de juiste parkeervoorziening gebruik kunnen maken en onnodige verkeersbewegingen worden voorkomen.

Het reguleren van het gebruik en de toegang tot parkeerplaatsen is daarbij een onmisbaar systeem om te “sturen met parkeren”.

Voor het parkeerprogramma zijn de volgende uitgangspunten aangehouden.

We zorgen voor voldoende en toegankelijke parkeervoorzieningen

Binnenstad blijvend bereikbaar en gastvrij

Om de binnenstad bereikbaar en gastvrij te houden, wordt ingezet op het realiseren van voldoende, hoogwaardige parkeerplaatsen op de juiste plek. Het terugdringen van de aanwezigheid van parkeren in de openbare ruimte kan alleen als er voldoende alternatieven beschikbaar zijn. Ook worden automobilisten voor vertrek en onderweg goed geïnformeerd over de snelste weg naar vrije parkeerplaatsen.

Iedereen kan parkeren, maar niet altijd voor de deur

Er is voldoende parkeerruimte, maar niet altijd voor de deur

De beschikbaarheid van een parkeerplaats direct voor de deur is geen vanzelfsprekendheid. Ondanks dat voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn (voor bewoners, bezoekers én werknemers), wordt de toegang en het gebruik van die parkeerplaatsen gereguleerd. Dit zodat iedereen gebruik maakt van de juiste parkeerplaatsen en de beschikbare parkeercapaciteit zo efficiënt mogelijk wordt gebruikt. Door middel van parkeerregulering en handhaving worden maatregelen genomen die het gewenste gebruik stimuleren of afdwingen.

We creëren meer ruimte voor de andere functies van “de binnenstad”

Meer ruimte voor “de binnenstad”

De “auto” neemt op dit moment een dominante plek in bij de inrichting van de binnenstad van Dokkum. Zo is op veel wegen duidelijk waar de auto mag rijden. Ook op wegen waar de aanwezigheid van de auto helemaal niet zo vanzelfsprekend is. Wegen waar de nadruk veel meer hoort te liggen op de functie die zij hebben voor de bewoners en ondernemers. Daarom krijgt de auto niet (meer) automatisch het eerste recht op het gebruik van de openbare ruimte.

We creëren meer ruimte voor fietsparkeren

Meer ruimte voor fietsparkeren

Het willen verminderen van het gebruik van de auto voor een bezoek aan de binnenstad, vraagt ook om het investeren in andere vervoersmiddelen. Het stimuleren van het gebruik van de fiets vraagt om voldoende en hoogwaardige stallingscapaciteit op de juiste plek. Een fietser gedraagt zich daarbij anders dan een automobilist en moet zich uitgenodigd voelen om de binnenstad met de fiets te bezoeken.

Uitgangspunten verkeerscirculatieprogramma

Voor het verkeerscirculatieprogramma ligt de focus op het bereikbaar houden van de binnenstad voor bewoners, bezoekers en werknemers. Of ze nu op de fiets, lopend, met het openbaar vervoer of met de auto komen. Aandachtspunt daarbij is de nadrukkelijke wens om de hoeveelheid doorgaand verkeer door de binnenstad te verminderen.

Voor het verkeerscirculatieprogramma zijn de volgende uitgangspunten aangehouden.

We houden de binnenstad bereikbaar voor wie er moet zijn

Doorgang voor de auto blijft mogelijk, maar niet direct

Het verminderen van de dominante aanwezigheid van de auto gaat niet alleen om de geparkeerde auto, maar ook om de rijdende auto. Ondanks eerdere maatregelen, rijdt nog steeds veel verkeer door de binnenstad dat daar geen herkomst of bestemming heeft. Daarom passen we de verkeerscirculatie in de binnenstad aan. Niet om het gebruik van de binnenstad onmogelijk te maken, maar wel minder aantrekkelijk.

We bieden hoogwaardige fietsroutes naar de binnenstad aan

Aanbieden hoogwaardige fietsroutes naar de binnenstad

Het stimuleren van het gebruik van de fiets vraagt, naast het realiseren van hoogwaardige stallingsvoorzieningen, ook om het aanbieden van kwalitatief hoogwaardige fietsroutes naar (en in) de binnenstad. Daar waar dit conflicteert met de toegankelijkheid van de binnenstad voor de auto, krijgt de fietser prioriteit.



Parkeer- en verkeerscirculatie programma

De maatregelen voor parkeren en verkeerscirculatie zijn onderverdeeld in het *parkeerprogramma* en het *verkeerscirculatieprogramma*. Per programma is per uitgangspunt een uitwerking gegeven van de voorgestelde maatregelen.

Parkeerprogramma

We zorgen voor voldoende en toegankelijke parkeervoorzieningen

De afgelopen jaren is veel onderzoek gedaan naar de parkeersituatie in en rond de binnenstad van Dokkum. Uit die onderzoeken blijkt dat sprake is van een parkeerprobleem, nu en in de toekomst. Op dit moment is de parkeercapaciteit nog net toereikend voor de meeste dagen in het jaar. In het toeristisch hoogseizoen is al sprake van een tekort aan parkeerplaatsen. Door allerlei ontwikkelingen in en rond de binnenstad neemt de druk op de parkeervoorzieningen verder toe. Daarom is het nodig te investeren in het uitbreiden van de parkeercapaciteit. Daarnaast besteden we ook extra aandacht aan vindbaarheid van parkeerplaatsen en de looproutes van de parkeervoorzieningen naar het kernwinkelgebied.

Uitbreiding parkeercapaciteit

Voor een leefbare en toegankelijke binnenstad is het aanbieden van voldoende parkeercapaciteit voor de binnenstad essentieel. Dit zodat voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor bewoners, bezoekers en werknemers van de binnenstad.

Uit onderzoeken (zie ook het uitgangspuntendocument) blijkt dat nu al sprake is van een tekort aan parkeerplaatsen. Zo staan op meerdere parkeervoorzieningen meer auto's geparkeerd dan dat parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Dit leidt tot onoverzichtelijke situaties. Daarnaast leidt het structureel vol en overbezet zijn van parkeervoorzieningen tot extra zoekverkeer door en langs de binnenstad. Daarnaast is de verwachting dat richting de toekomst de vraag naar meer parkeerplaatsen toeneemt. Enerzijds om de huidige problematiek op te lossen, anderzijds om de verwachte groei van het aantal bezoekers van de binnenstad een plek te bieden.

Om deze problemen op te lossen én een gezonde parkeersituatie te creëren, is het nodig om voor 2035 minimaal 350 extra openbare parkeerplaatsen te realiseren. Deze extra parkeerplaatsen zijn nodig om in 2035 een parkeerdruk van 75% te bereiken voor de Dokkumer binnenstad. Met deze uitbreiding neemt de totale parkeercapaciteit voor de binnenstad van Dokkum toe tot minimaal 1.405 openbare parkeerplaatsen (ten opzichte van 1.055 parkeerplaatsen nu).

Het minimum van 1.405 openbare parkeerplaatsen in 2035 is de ondergrens voor aantal parkeerplaatsen dat beschikbaar is voor de Dokkumer binnenstad. Dit betekent dat een verlies van voor de binnenstad bedoelde parkeerplaatsen door infrastructurele of ruimtelijke maatregelen, altijd gecompenseerd moet worden binnen een acceptabele loopafstand van de binnenstad (bij voorkeur op de randparkeerplaatsen).

Opgemerkt wordt dat aan de randen van de binnenstad de komende jaren nog diverse ruimtelijke ontwikkelingen zijn gepland of in ontwikkeling zijn. Die ontwikkelingen vragen ook om oplossingen voor parkeren. Uitgangspunt is dat deze oplossingen niet ten koste mogen gaan van de voor de binnenstad benodigde en beschikbare parkeercapaciteit.

Opgemerkt wordt dat parkeerplaatsen in de binnenstad niet zomaar kunnen worden opgeheven ten koste van andere ontwikkelingen. Dit is pas mogelijk na

een onderbouwde afweging, in overleg met de afdeling Verkeer van de gemeente én relevante stakeholders. In dit overleg wordt bepaald of een parkeerplaats kan worden opgeheven en of het verlies ergens anders moet worden gecompenseerd.

In principe is het uitgangspunt dat een verlies aan parkeercapaciteit altijd wordt gecompenseerd in of direct rond de binnenstad. Dit om een tekort aan parkeerplaatsen te voorkomen.

Onderzoek naar locatie uitbreiding parkeercapaciteit Dokkumer Binnenstad

De gemeente staat voor een fundamentele keuze voor het organiseren van parkeren in Dokkum. Namelijk, spreiden van de parkeerdruk over de randparkeerplaatsen, of het bundelen van de parkeerdruk in één centrale parkeervoorziening. Op dit moment wordt de parkeerdruk gespreid.

Om te bepalen of de parkeerdruk wordt gespreid of gebundeld, gaat de gemeente eerst een onderzoek uitvoeren naar de technische en financiële haalbaarheid voor het realiseren van een centrale, ondergrondse parkeervoorziening. Hiervoor is een startnotitie in ontwikkeling, gericht op het samenvoegen van de randparkeerplaatsen De Helling en 't Panwuk op de Panwuk-locatie.

Op basis van dit onderzoek neemt de gemeente een besluit over de gewenste organisatie van parkeren in Dokkum en waar de capaciteitsuitbreiding wordt gerealiseerd.

Mocht de voorkeur uitgaan naar het spreiden van de parkeerdruk, dan is het nodig de parkeercapaciteit op de bestaande randparkeerplaatsen te vergroten. Ook hiervoor is een onderzoek nodig om te bepalen waar en hoe dat kan.

Verbeteren bereikbaarheid parkeervoorzieningen

Het informeren en communiceren over de locatie en de beschikbaarheid van parkeerplaatsen gebeurt op straat en online. Dit vraagt om een herkenbaar en duidelijk parkeerverwijssysteem op straat én een goede online informatievoorziening. Zo wordt gestuurd op het gebruiken van de juiste parkeervoorzieningen en de juiste routes.

Op dit moment bestaat de parkeerverwijzing op straat uit een statische bebording. Bezoekers worden vanaf de parkeerring verwezen naar de verschillende randparkeerplaatsen (via borden met “P Oost” of P West”). Binnen de bolwerken wordt enkel bij de Achterom verwezen naar het parkeerterrein op de Markt. Naar de andere parkeerterreinen binnen de bolwerken wordt niet verwezen. Dit is een bewuste keuze en blijft zo. Lokaal bekende bezoekers weten deze parkeerterreinen al te vinden. Onbekenden moeten juist op de randparkeerplaatsen parkeren en niet binnen de bolwerken.

De online informatievoorziening vindt op dit moment enkel plaats via de website Dokkum.nl. Op deze website wordt verwezen naar de verschillende parkeerplaatsen in en rond de binnenstad. Ook worden bezoekers geïnformeerd over het betaald parkeren in de binnenstad. De online informatievoorziening kan worden verbeterd en ook worden ingezet om bezoekers van de binnenstad via de juiste routes naar de gewenste parkeervoorziening te sturen.

Voor het verbeteren van de bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen worden de volgende maatregelen genomen.

Onderzoek naar verbetermogelijkheden parkeerverwijssysteem op straat

De gemeente gaat een onderzoek uitvoeren naar verbetermogelijkheden voor het parkeerverwijssysteem op straat. Het onderzoek richt zich op de vraag of de huidige aanduiding van de parkeervoorzieningen buiten en binnen de bolwerken voldoende duidelijk is (voor de doelgroepen) en op de juiste locaties is geplaatst. Dit onderzoek omvat zowel de parkeerverwijzing naar de parkeerplaatsen als de parkeerring zelf. Het sturen van bezoekers naar de juiste parkeerplaatsen begint namelijk vanaf de parkeerring, vanwaar de bezoekers naar de parkeerplaatsen worden verwezen. Daarom is het

belangrijk dat bezoekers zo snel mogelijk worden verwezen naar de parkeerring.

Zolang de randparkeerplaatsen in gebruik zijn, blijft uitgangspunt dat bezoekers van de binnenstad worden afgevangen op de randparkeerplaatsen. Vanaf de parkeerring wordt daarom alleen naar de vier randparkeerplaatsen verwezen. Binnen de bolwerken is geen verwijzing naar parkeerplaatsen aanwezig (uitgezonderd de huidige bebording bij de Achterom).

Vanuit dit onderzoek volgen eventuele verbetermaatregelen voor de huidige (statische) bebording.

Naar aanleiding van het onderzoek naar de organisatie van parkeren in Dokkum (spreiden of centreren), moet het parkeerverwijssysteem mogelijk worden aangepast. Bij één centrale parkeerplaats ontstaat een nieuwe parkeerring met verwijzing daar de centrale parkeerplaats (via routes buiten het centrum om).

Verbeteren online informatievoorziening bereikbaarheid parkeervoorzieningen

In samenwerking met de afdeling communicatie van de gemeente wordt de online informatievoorziening over “parkeren in Dokkum” verbeterd. De focus ligt hierbij op het begrijpelijk (visueel) informeren van de doelgroep die gebruikt maakt van de online informatievoorziening om Dokkum te bezoeken; toeristen en (verblijfs)recreanten.

Uitgangspunt is dat deze doelgroepen zoveel mogelijk worden gestimuleerd om op de randparkeerplaatsen te parkeren en niet binnen de bolwerken. Hiervoor wordt de informatievoorziening gericht op de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de randparkeerplaatsen en de parkeerring.

Naast het verwijzen van de bezoekers naar de juiste parkeerplaatsen, vindt ook informatievoorziening plaats over de looproutes naar het centrum. Hierbij is ook een koppeling mogelijk met het informeren van de bezoekers over de bereikbaarheid van de binnenstad voor minder validen en bijvoorbeeld ouders met kinderwagens.

Ook is aandacht voor de websites waarop de bezoekers worden geïnformeerd over de bereikbaarheid van de parkeervoorzieningen. Hiervoor wordt ook de samenwerking gezocht met de Stichting Promotie Dokkum.

Onderzoek naar meerwaarde dynamisch parkeerverwijssysteem op parkeerring

Op dit moment beschikt de gemeente over een statisch parkeerverwijssysteem. Hiermee worden bezoekers via vaste bebording vanaf de parkeerring verwezen naar de randparkeerplaatsen.

Bezoekers worden niet geïnformeerd over de beschikbaarheid van parkeerplaatsen op dat parkeerterrein. Dit is wel mogelijk met een dynamisch parkeerverwijssysteem. Zo’n systeem informeert bezoekers bijvoorbeeld of er nog parkeerplaatsen vrij zijn of over het aantal vrije parkeerplaatsen op een bepaald parkeerterrein.

Het invoeren van een dynamisch parkeerverwijssysteem vraagt echter ook om aanvullende maatregelen. Zo moet per randparkeerplaats de bezetting worden gemonitord en vraagt een dergelijk systeem ook om beheer, onderhoud en een storingsdienst.

Daarom gaat de gemeente een onderzoek uitvoeren naar de nut, noodzaak, meerwaarde en voorwaarden voor het realiseren van een dynamisch parkeerverwijssysteem op de parkeerring. Op basis van dit onderzoek wordt bepaald of, onder welke voorwaarden en tegen welke een dynamisch parkeerverwijssysteem kan worden ingevoerd. Een dynamisch parkeerverwijssysteem is alleen bedoeld voor de randparkeerplaatsen.

Een dynamisch parkeersysteem kan ook worden ingezet op het moment dat sprake is van één centrale parkeerplaats, maar heeft dan minder nut omdat in principe alle bezoekers naar deze parkeerplaats worden verwezen.

De meerwaarde van een dynamisch parkeerverwijssysteem wordt daarom ook beschouwd in relatie tot het organiseren van parkeren (spreiden of centreren).

Realiseren van aantrekkelijke, veilige en toegankelijke routes naar het kernwinkelgebied

Het aanbieden van herkenbare, aantrekkelijke, veilige en toegankelijke routes is, samen met voldoende parkeercapaciteit, een belangrijk visitekaartje voor een bezoek aan Dokkum. Dit wordt ook erkend in de binnenstadvisie waarin de ambitie is uitgesproken om via de looproutes een “wow-effect” te laten ontstaan bij bezoekers van de binnenstad.

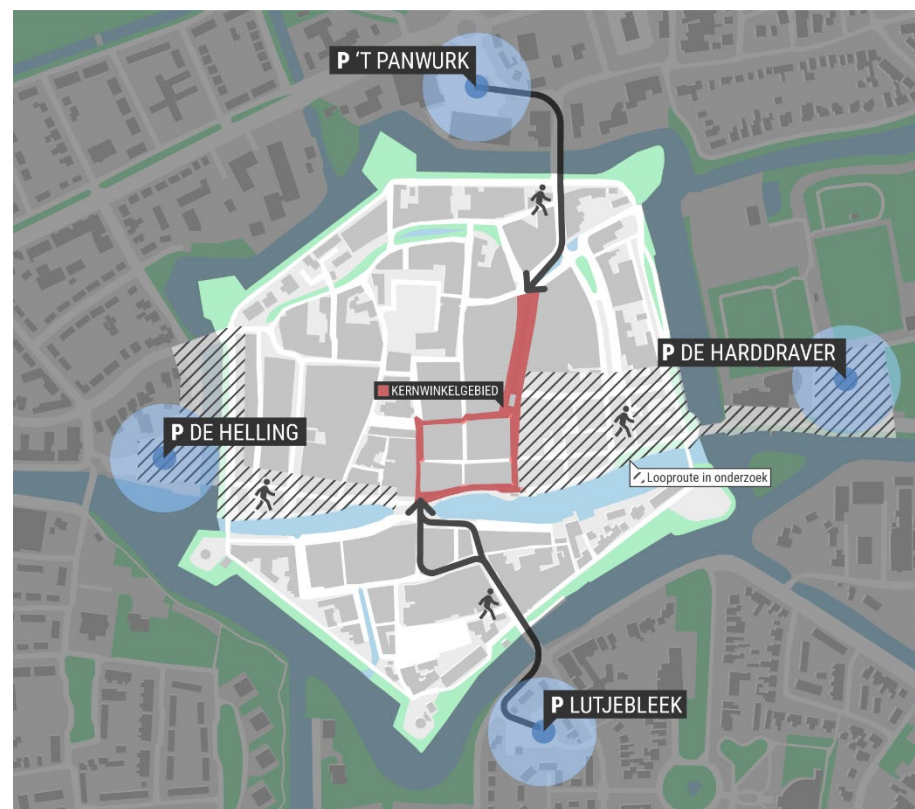
Om dit “wow-effect” te bereiken zijn investeringen in de kwaliteit van de routes voor voetgangers en fietsers naar het kernwinkelgebied (en de directe omgeving) nodig. Het gaat dan om de routes vanaf poorten en de looproutes voor de reizigers die met het openbaar vervoer naar de binnenstad reizen. Zolang de randparkeerplaatsen in gebruik blijven, moeten ook deze goed aansluiten op deze routes naar het kernwinkelgebied. Bij de realisatie van een centrale parkeerplaats ontstaan nieuwe looproutes van gebruikers van de centrale parkeerplaats naar het kernwinkelgebied. Op dat moment moet opnieuw worden gekeken naar de aantrekkelijkheid, veiligheid en toegankelijkheid van die routes. Dit is echter aanvullend op het investeren in de bestaande routes vanaf de poorten naar het kernwinkelgebied. Deze routes zijn namelijk niet alleen in gebruik door regionale bezoekers, maar ook voor de inwoners van Dokkum zelf of bezoekers die met het openbaar vervoer of op de fiets naar Dokkum komen. Zij moeten nog steeds gebruik maken van de poorten om het kernwinkelgebied te bereiken.

Daarom is en blijft het belangrijk, ongeacht de parkeeroplossing, om alle voetgangers en fietsers een aantrekkelijke en sociaal veilige route naar het kernwinkelgebied te bieden. Een route die ook zicht- en herkenbaar is in het straatbeeld. Aantrekkelijke (en veilige) looproutes vanaf de openbaar vervoerhaltes dragen ook bij aan het stimuleren van het ov-gebruik (en daarmee het verminderen van het autogebruik).

Het investeren in de zichtbaarheid, herkenbaarheid en kwaliteit van de routes kan conflicteren met de huidige inrichting van de openbare ruimte. Bijvoorbeeld omdat de route ook belangrijk is voor automobilisten. Voor die conflicten wordt een integrale afweging gemaakt op basis van het maatschappelijk effect en belang vanuit de binnenstadvisie, verkeersveiligheid, parkeren en bereikbaarheid.

Die afweging mag leiden tot het geven van prioriteit aan bijvoorbeeld voetgangers en fietsers en een afname van de beschikbare ruimte voor de auto. Bijvoorbeeld door het anders inrichten van de openbare ruimte (meer gericht op voetgangers/fietsers en minder op de auto) of het opheffen van parkeerplaatsen. Het opheffen van openbare parkeerplaatsen door het anders inrichten van de openbare ruimte moet daarbij altijd worden gecompenseerd om te voorkomen dat een tekort aan parkeerplaatsen ontstaat.

Ingezet wordt op het verbeteren van de loop- en fietsroutes van alle poorten naar het kernwinkelgebied.



Figuur 5 Visualisatie verbeteren kwaliteit looproutes naar kernwinkelgebied

Voor het aanbieden van aantrekkelijke, veilige en toegankelijke loop- en fietsroutes naar de binnenstad worden de volgende maatregelen getroffen.

Opwaarderen route vanaf Aalsumerpoort ('t Panwurk)

Het opwaarderen van de looproute vanaf de Aalsumerpoort (gekoppeld aan randparkeerplaats 't Panwurk) naar het kernwinkelgebied is onderdeel van de omgevingsvisie Dokkum Binnenstad en het project Herinrichting Noordelijke Stadsentree. Vanuit deze projecten volgen voorstellen voor het verbeteren van deze loop- en fietsroute. Het Team Verkeer is onderdeel van deze projecten en draagt inhoudelijk bij aan het doen van verbetervoorstellen.

Vertrekpunt voor het opwaarderen van deze route is het verbeteren van de aantrekkelijkheid van de route naar de Koornmarkt. Met name de kwaliteit van de huidige looproute direct vanaf 't Panwurk naar de Aalsumerpoort en op de Aalsumerpoort zelf verdient aandacht. Zo is de ruimte voor voetgangers relatief beperkt en bevinden zich veel obstakels in de voetgangersruimte. Dit vraagt ook om extra aandacht vanuit inclusiviteit en de toegankelijkheid van deze looproute.

Aanvullend hierop wordt ook gekeken naar een kwaliteitsverbetering op de looproute vanaf het busstation naar de Aalsumerpoort via de Statjonswei. Dit zodat ook vanaf het busstation een kwalitatief hoogwaardige looproute wordt aangeboden en de OV-reiziger richting de binnenstad wordt gefaciliteerd. Hoewel de Statjonswei een directe looproute biedt, is de looproute niet herkenbaar aanwezig. Deze looproute blijft, ongeacht of parkeren wordt gecentreerd of gespreid belangrijk voor het busstation.

Opwaarderen route vanaf Halvemaanspoort (De Harddraver)

Het opwaarderen van de loop- en fietsroute vanaf Halvemaanspoort (gekoppeld aan randparkeerplaats De Harddraver) naar het kernwinkelgebied is onderdeel van de omgevingsvisie Dokkum Binnenstad en het project Herontwikkeling Harddraverspark. Vanuit deze projecten volgen voorstellen voor het verbeteren van deze route. Het Team Verkeer is onderdeel van deze projecten en draagt inhoudelijk bij aan het doen van verbetervoorstellen.

Een zo kort mogelijke, aantrekkelijke en voor iedereen toegankelijke loop- en fietsroute naar het kernwinkelgebied is essentieel voor de entree van de vestingstad vanaf de Halvemaanspoort. In diverse beleidsstukken wordt al gesproken over het investeren in de looproute langs de Diepswal en het water, maar de gewenste route moet vanuit een breed perspectief worden onderzocht. De routing is namelijk sterk afhankelijk van de uiteindelijke bestemming van de gebruiker van de route.

Opwaarderen looproute vanaf Woudpoort (Lutjebleek)

Het opwaarderen van de loop- en fietsroute vanaf de Woudpoort (gekoppeld aan randparkeerplaats Lutjebleek) betreft een onderzoeksopgave. De huidige route gaat via de Lyceumweg en Woudweg via de Woudpoort het zuidelijk deel van de binnenstad in. Via de Keppelstraat, Vlasstraat en/of Doorbraak wordt De Zijl en de rest van het kernwinkelgebied bereikt.

Voor de loop- en fietsroute wordt een onderzoek uitgevoerd naar de wenselijke routing en eventuele verbetermaatregelen. Het gaat dan met name om de (visuele) herkenbaarheid van de route en de bereikbaarheid van het kernwinkelgebied vanaf Keppelstraat (ter hoogte van de Doorbraak, Steenhouwerssteeg en Vlasstraat).

Opwaarderen looproute vanaf Hanspoort (De Helling)

Het opwaarderen van de loop- en fietsroute vanaf de Hanspoort betreft een onderzoeksopgave. De huidige looproute gaat via de brug over de Driepypstergracht, de Koekebakkerssteeg en de Nauwstraat naar het kernwinkelgebied. Dit is een directe looproute voor een groot deel van de bezoekers van de binnenstad.

De kwaliteit van de looproute laat echter te wensen over. Dit blijkt ook uit de sterkte/zwakteanalyse voor de binnenstad waarin is aangegeven dat de looproute vanaf De Helling *niet de meest aantrekkelijke* is. Dit komt met name door de beperkte ruimte voor voetgangers in de Koekebakkerssteeg en de Nauwstraat. Daarnaast is de brug over de Driepypstergracht niet toegankelijk voor minder validen en bijvoorbeeld voetgangers met een kinderwagen of rollator.

Voor de loop (en fiets) route vanaf De Helling wordt daarom een onderzoek uitgevoerd naar de wenselijke routing en eventuele verbetermaatregelen. In dit onderzoek wordt specifiek aandacht besteed aan het aanbieden van een toegankelijke, inclusieve looproute naar het kernwinkelgebied. Mogelijk kan de herinrichting van het Sonnemapleintje hier ook een rol in spelen.

In dit onderzoek wordt ook de looproute vanaf de OV-halte Watertoren (via de Westerissestraat) meegenomen. Deze OV-halte vervult, samen met het busstation, een belangrijke rol in de bereikbaarheid van de binnenstad voor OV-reizigers. Hoewel de Westerissestraat een directe looproute biedt richting de Hanspoort, is deze nog onvoldoende (visueel) herkenbaar. Door te investeren in de kwaliteit en herkenbaarheid van deze looproute wordt ook de OV-reiziger richting de binnenstad beter gefaciliteerd. Deze looproute blijft, ongeacht of parkeren wordt gecentreerd of gespreid belangrijk voor de bezoekers die de binnenstad met het openbaar vervoer bezoeken.

Iedereen kan parkeren, maar niet altijd voor de deur

De binnenstad wordt bezocht en gebruikt door verschillende bezoekers en gebruikers (bewoners, werknemers, kort/lang bezoek, lokale/regionale/landelijke bezoekers, etc.). Op dit moment worden de parkeerterreinen binnen en buiten de bolwerken door al deze groepen gebruikt. Het is wenselijk om, op basis van het parkeermotief (bewoner, werknemer, bezoeker) onderscheid te maken naar wie waar idealiter parkeert.

Zo kunnen we de parkeerdruk evenwichtiger verdelen. Op dit moment ligt het zwaartepunt van de parkeerdruk bij De Helling en op een aantal parkeerterreinen binnen de bolwerken. Door het evenwichtiger verdelen van de parkeerdruk ontstaat “lucht” op deze terreinen. De beschikbare ruimte zetten we in voor het sturen van de verschillende gebruikers naar de juiste parkeerterreinen.

Evenwichtiger verdelen parkeerdruk binnenstad door parkeerregulering

Het sturen van de verschillende bezoekers is een samenspel tussen parkeerverwijzing, informatievoorziening over parkeren en het daadwerkelijk reguleren van het parkeren. De behoefte tot parkeerregulering ontstaat zodra de vraag naar parkeerruimte toeneemt en/of het aanbod schaarser wordt. Gezien de huidige parkeerdruk, is parkeerregulering essentieel voor het functioneren van het parkeersysteem. Parkeerregulering houdt in dat er aan bepaalde voorwaarden moet worden voldaan om in aanmerking te komen voor het gebruiken van een parkeerplaatsen. Bijvoorbeeld door het plaatsen van een parkeerschijf in een blauwe zone, het beschikken over een parkeervergunning of te betalen voor het gebruik van een parkeerplaats.

In de binnenstad is niet genoeg ruimte om iedere automobilist die in de binnenstad moet zijn een parkeerplaats aan te bieden. Daarom zijn de randparkeerplaatsen onontbeerlijk voor het Dokkumer parkeersysteem. Maar ook op de randparkeerplaatsen is de ruimte schaars én kan niet oneindig parkeercapaciteit worden toegevoegd. Uit recente parkeeronderzoeken blijkt dat de parkeerdruk in en rond de binnenstad onevenwichtig is verdeeld. Zo zijn enkele parkeerterreinen structureel druk bezet. Andere parkeerterreinen zijn juist onderbezet en kunnen beter worden benut.

Het uitbreiden van de parkeercapaciteit is belangrijk voor het verlagen van de parkeerdruk. Parkeerregulering is echter essentieel om de parkeerdruk ook goed te verdelen over de beschikbare parkeerterreinen.

Op dit moment vindt ook al parkeerregulering plaats. Zo kan gratis worden geparkeerd op de randparkeerplaatsen (met een gedeeltelijke blauwe zone op De Helling). Binnen de bolwerken is op dit moment sprake van twee parkeerregimes.

- In het grootste deel van de binnenstad (het gebied binnen de bolwerken) moet worden betaald voor parkeren. Betaald parkeren geldt op maandag tot en met zaterdag van 11:00 tot 18:00 uur. Op vrijdag (koopavond) geldt betaald parkeren tot 21:00 uur. Op de parkeerterreinen is de maximale parkeerduur 2,5 uur, op de overige openbare parkeerplaatsen is de maximale parkeerduur 1 uur.

Bewoners van en bedrijven binnen de bolwerken kunnen het recht op het gebruik van de parkeerplaatsen “afkopen” met een bewoners- of bedrijvenvergunning. Met zo’n vergunning mogen zij gebruik maken van de openbare parkeerplaatsen in de binnenstad.

Het hebben van een parkeervergunning betekent echter niet dat men beschikt over *parkeerrecht* in de binnenstad, maar over een *parkeerkans*. Als alle plaatsen bezet zijn, moeten ook vergunninghouders buiten de bolwerken parkeren.

- Daarnaast is een deel van de Dokkumer binnenstad een vergunninghoudersgebied. In dit gebied mogen enkel houders van een parkeervergunning parkeren. Ook geldt voor de hele binnenstad een parkeerverbod. Dit houdt in dan enkel in de aangegeven parkeervakken mag worden geparkeerd. Parkeren buiten de vakken is strafbaar.

Dit systeem is niet meer toereikend gezien de huidige parkeerproblematiek. Door het aanbieden van gratis parkeren op de randparkeerplaatsen is het niet mogelijk om de parkeerdruk effectief te verdelen over de randparkeerplaatsen. Daarnaast kan op veel plaatsen in de binnenstad tegen een relatief laag bedrag worden geparkeerd. Dit stimuleert bezoekers (nog) onvoldoende om buiten de binnenstad te parkeren.

De gemeente wil investeren in het laten gebruiken van de beschikbare parkeervoorzieningen door de juiste gebruikers. Daarom worden de volgende maatregelen genomen om de parkeerdruk beter te verdelen en het gebruik van de parkeervoorzieningen te reguleren.

Uitbreiden vergunninghoudersparkeren binnen de bolwerken

Om de parkeerdruk in en de binnenstad te reguleren, wordt het volledige gebied binnen de bolwerken onderdeel van het vergunninghoudersgebied. Uitgezonderd de parkeerterreinen Markt, Oostersingel en Acht Zaligheden en de parkeerplaatsen op de Aalsumerpoort, Kleine Oosterstraat, Koningsstraat, Diepswal, De Dijk, Keppelstraat, Zuiderbolwerk en de Vleesmarkt (tussen De Zijl en de Bontebrug).

Dit zijn de parkeerterreinen en -plaatsen die belangrijk zijn voor bezoekers van de winkels en horeca in de binnenstad. Op deze parkeerterreinen en -plaatsen blijft het betaald parkeren-regime van toepassing. Dit houdt in hier enkel mag worden geparkeerd tegen betaling.

Voor alle overige openbare parkeervoorzieningen geldt dat deze onderdeel zijn van het vergunninghoudersgebied. Hier mag enkel worden geparkeerd door vergunninghouders. Een vergunning binnen dit gebied kan enkel worden aangevraagd door bewoners van dat gebied en bedrijven uit het vergunninghoudersgebied.

De exacte invulling van de regels voor het vergunninghoudersparkeren worden nog nader uitgewerkt. Hierbij wordt aandacht besteed aan het maximaal aantal uit te geven vergunningen. Ook wordt gekeken naar de regels voor de toegang tot het vergunninghoudersgebied voor voertuigen van bijvoorbeeld bezoekers, zorg- en spoeddiensten (zoals artsen, verloskundigen, etc.).

In de regels wordt expliciet duidelijk gemaakt waar een parkeervergunning wel en niet geldig is. Daar waar een parkeervergunning niet geldig is, geldt betaald parkeren. Dit houdt in dat iedereen (met of zonder parkeervergunning) daar moet betalen voor het gebruik van de parkeerplaats.

Deze maatregel wordt getroffen om de balans tussen het gebruik van de openbare parkeerplaatsen in de binnenstad te verbeteren. Daarnaast draagt deze maatregel ook bij aan het autoluwer maken van de binnenstad.

Parkeerplaatsen die belangrijk zijn voor bewoners, zijn ook voor hen beschikbaar. En parkeerplaatsen die van belang zijn voor het economisch functioneren van de binnenstad, worden vrijgespeeld voor bezoekers van de binnenstad.

Dat de gehele binnenstad (uitgezonderd de genoemde parkeerterreinen en -plaatsen) onderdeel wordt van een vergunninghoudersgebied, heeft impact voor de bewoners van de binnenstad. Daarom wordt het invoeren van deze maatregel via een zorgvuldig participatieproces verder uitgewerkt. Hierin is ook aandacht voor de voorwaarden voor het verkrijgen van een vergunning. Hierbij wordt ook gekeken naar de verdere digitalisering van de parkeerproducten. Deze digitalisering biedt ook kansen voor het aanbieden van op maat gesneden parkeerproducten.

Kosten parkeervergunning

De kosten voor een parkeervergunning voor bewoners en bedrijven uit de binnenstad wijzigen vooralsnog niet. Dit geldt voorlopig ook voor het verkrijgen van een tijdelijke parkeervergunning (voor één dag, één week of één maand).

Extra inkomsten uit het afgeven van vergunningen worden gebruikt om te investeren in de kwaliteit van de parkeervoorzieningen voor de binnenstad.

Aanpassen betaald parkeerregime binnen de bolwerken

Binnen de bolwerken blijft betaald parkeren gelden op de parkeerterreinen Markt, Acht Zaligheden en Oostersingel en de parkeerplaatsen op de Aalsumerpoort, Kleine Oosterstraat, Koningsstraat, Diepswal, De Dijk, Keppelstraat, Zuiderbolwerk en de Vleesmarkt (tussen De Zijl en de Bontebrug). Op deze locaties geldt voor iedere bezoeker dat op deze parkeerterreinen en -plaatsen alleen tegen betaling kan worden geparkeerd. Dit houdt in dat ook vergunninghouders op deze plekken moeten betalen om te parkeren. Deze locaties vallen namelijk buiten het gebied waar vergunninghoudersparkeren geldt.

Voor deze locaties wordt het betaald parkeerregime aangepast. Op al die terreinen en parkeerplaatsen geldt, na aanpassing, betaald parkeren van maandag tot en met zaterdag van 10:00 tot 20:00 uur, met een maximale parkeerduur van 2,5 uur waarbij het eerste half uur gratis is. Het huidige parkeertarief (€ 0,80/30 minuten) wordt vooralsnog niet aangepast.

Met deze wijziging kost 2,5 uur parkeren maximaal € 3,20 (eerste half uur gratis en daarna € 0,80 per 30 minuten). Dit is minder dan in de huidige situatie waar 2,5 uur parkeren maximaal € 4,00 kost. Daar tegenover staat dat betaald parkeren vanaf 10:00 uur in plaats van 11:00 uur gaat gelden.

Voertuigen met een gehandicapten-parkeerkaart hoeven niet te betalen voor parkeren. Zij mogen gratis gebruik maken van de openbare parkeervoorzieningen. Dit is nu ook al zo en blijft dus zo.

Deze aanpassing wordt gedaan om bezoekers die de binnenstad voor langere tijd willen bezoeken te stimuleren buiten de bolwerken te parkeren. Dit zodat de parkeerplaatsen binnen de bolwerken zoveel mogelijk beschikbaar blijven voor bezoekers die een snelle boodschap in het centrum willen doen.

Betaald parkeren gaat een uur eerder in om ervoor te zorgen dat er meer rust en ruimte op straat is nadat de winkels zijn geopend. Betaald parkeren gaat gelden tot 20:00. Nu geldt betaald parkeren nog tot 18:00 uur. Dit tijdstip was gekozen op de sluitingstijd van de meeste winkels. De horeca wordt echter een steeds belangrijkere factor in de binnenstad. Om ervoor te zorgen dat in de avond ook rust en ruimte op straat is wordt de eindtijd van betaald parkeren met twee uur verlengd.

Zo wordt voorkomen dat bewoners zonder parkeervergunning bij thuiskomst gratis in de binnenstad kunnen parkeren vanaf 18:00 uur. De verwachting is dat zij de auto op de randparkeerplaatsen gaan parkeren. Dit zodat de parkeerplaatsen in de avond langer beschikbaar blijven voor bijvoorbeeld bezoekers van de horecagelegenheden in de binnenstad.

Invoeren betaald parkeren op randparkeerplaatsen

Op de vier randparkeerplaatsen (de Harddraver, Lutjebleek, 't Panwurk en De Helling) wordt betaald parkeren ingevoerd. Het is niet meer houdbaar om gratis parkeren aan te blijven bieden op de randparkeerplaatsen. De beschikbare parkeercapaciteit is schaars en investeren in de kwaliteit en kwantiteit van parkeervoorzieningen kost geld. Het invoeren van betaald parkeren op de randparkeerplaatsen biedt de mogelijkheid om de verschillende gebruikers (bewoners, werknemers (beide al dan niet met een vergunning)) en bezoekers naar de meest wenselijke parkeerlocatie te sturen.

Het invoeren van betaald parkeren op de randparkeerplaatsen voorkomt ook dat deze parkeerplaatsen gebruikt worden door langparkeeders en gebruikers die de binnenstad niet bezoeken. Zo komt de parkeercapaciteit op de randparkeerplaatsen ook daadwerkelijk ten goede aan de binnenstad. Binnen het parkeersysteem moeten de randparkeerplaatsen zo gaan fungeren als parkeermagneten en de druk op de parkeervoorzieningen binnen de bolwerken verminderen.

De gemeenteraad heeft in de perspectiefnota al opgenomen dat betaald parkeren op alle randparkeerplaatsen worden ingevoerd. De invoering hiervan staat los van de eventuele realisatie van een centrale parkeerplaats. Bij de realisatie van een centrale parkeerplaats wordt opnieuw gekeken naar het gebruik van de randparkeerplaatsen als parkeerplaats. Hieruit kan ook blijken dat één of meerdere randparkeerplaatsen niet meer nodig zijn en een andere functie kunnen krijgen.

Voordat betaald parkeren op de randparkeerplaatsen daadwerkelijk wordt ingevoerd, bepaald de gemeente hier eerst de uitgangspunten voor. Dit zijn de uitgangspunten voor de wijze van uitvoering, de maximale parkeerduur, beheer en onderhoud en de kosten (en opbrengsten) die hiermee samenhangen.

Ook wordt aandacht besteed aan het creëren van parkeerruimte voor vergunninghouders (bewoners van de binnenstad en werknemers). Dit zodat op alle randparkeerplaatsen ook capaciteit voor deze doelgroepen beschikbaar is en zij niet in de omliggende wijken gaan parkeren.

Net als in het gebied binnen de bolwerken mogen voertuigen met een gehandicaptenparkeerkaart gratis blijven parkeren op de randparkeerplaatsen.

Deze maatregel hangt samen met het uitbreiden van het vergunninghoudersparkeren, het aanpassen van het betaald parkeerregime binnen de bolwerken, het verbeteren van de looproutes naar het kernwinkelgebied en eventuele aanpassingen aan het parkeerverwijssysteem naar de randparkeerplaatsen.

Invoeren betaald parkeren op Lyceumweg en Strobosserweg

Op de parkeerplaatsen aan de Lyceumweg (tegenover Lyceumweg nr. 3 t/m 9) en de Strobosserweg (tegenover Strobosserweg nr. 1 t/m 8) wordt betaald parkeren ingevoerd. Hier kan nu gratis worden geparkeerd.

Uit recente parkeeronderzoeken blijkt dat op deze parkeerplaatsen een hoge parkeerdruk is; ze worden goed gebruikt. Voornamelijk door werknemers (zonder vergunning) die hier gratis kunnen parkeren.

De aanwezigheid van deze parkeerplaatsen leidt echter ook tot extra verkeer in de omgeving van de Woudpoort. Veel automobilisten rijden eerst langs deze wegen om te zoeken naar een vrije parkeerplaats voordat zij eventueel naar Lutjebleek rijden. Dit leidt tot ongewenste en extra verkeersbewegingen in een klein gebied. Een gebied dat ook belangrijk is als aanrijroute voor fietsers en voetgangers naar de binnenstad.

Deze hoeveelheid verkeer neemt toe op het moment dat betaald parkeren wordt ingevoerd op Lutjebleek. Daarom wordt ook betaald parkeren ingesteld op de parkeervoorzieningen aan de Lyceumweg en de Strobosserweg. Dit wordt gelijktijdig ingevoerd met betaald parkeren op Lutjebleek. Het betaald parkeerregime op deze parkeervoorzieningen wordt ook gelijk aan dat op Lutjebleek.

Met deze maatregel wordt extra zoekverkeer naar de Lyceumweg en Strobosserweg zoveel mogelijk voorkomen. En wordt gebruik van de randparkeerplaats Lutjebleek gestimuleerd. Werknemers kunnen eventueel met een vergunning parkeren op Lutjebleek. Hierdoor zal mogelijk een wisseling plaatsvinden tussen het type gebruikers op deze parkeervoorzieningen – meer bezoekers van de binnenstad op de Lyceumweg/Strobosserweg en meer werknemers op Lutjebleek.

Herinrichten parkeervoorziening Strobosserweg

De inrichting van de parkeerplaatsen aan de Strobosserweg, direct naast Woudpoortsbrug, wordt aangepast. Momenteel wordt hier haaks geparkeerd. De Strobosserweg functioneert als belangrijke aanrijroute naar de binnenstad voor zowel fietsers als automobilisten. Deze functie conflicteert met de huidige inrichting van de parkeerplaatsen en leidt geregeld tot gevaarlijke verkeerssituaties. Deze ontstaan met name tussen in- en uitparkerende voertuigen en passerende automobilisten en fietsers.

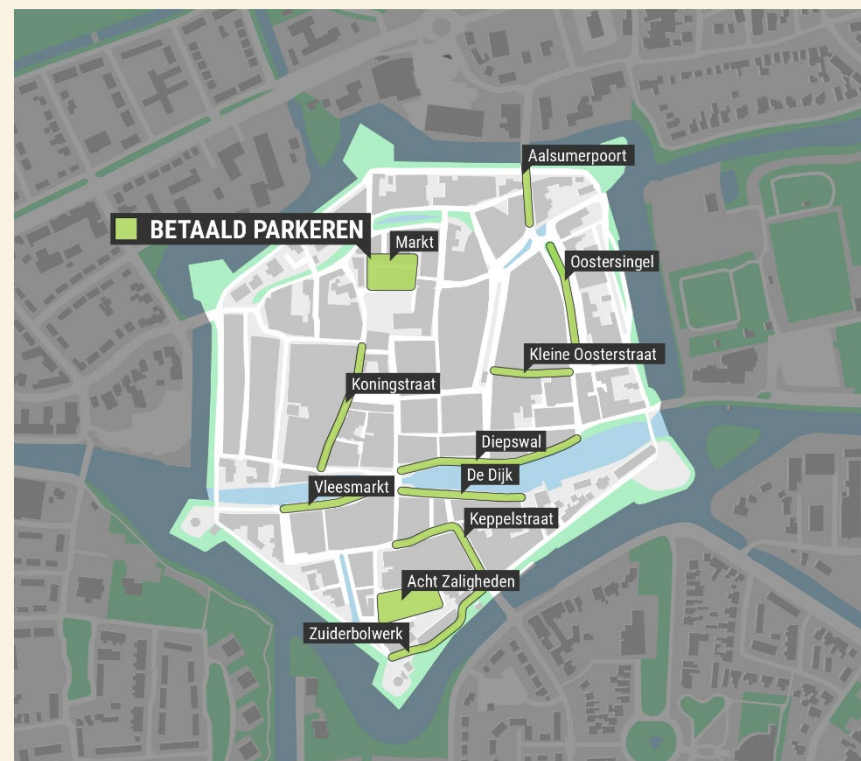
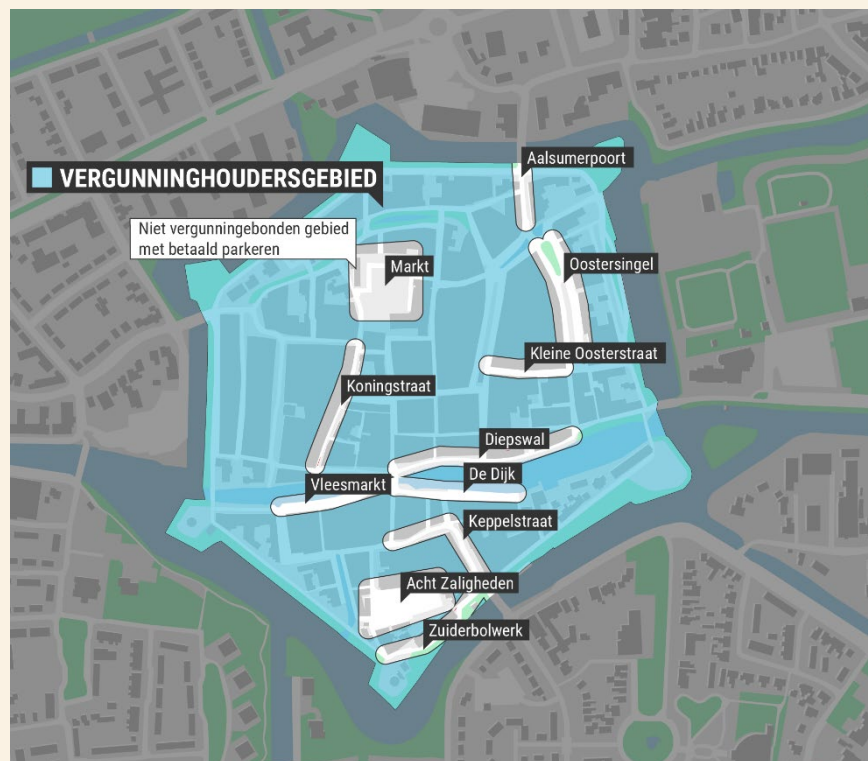
Daarom wordt de inrichting van de parkeerplaatsen aangepast van haaksparkeren naar langsparkeren. Door deze aanpassing wordt de verkeersveiligheid op dit deel van de Strobosserweg verbeterd voor alle verkeersdeelnemers.

Het aantal parkeerplaatsen wordt door deze aanpassing gereduceerd van 16 naar ongeveer 7. Dit betekent dat minder voertuigen hier kunnen parkeren. Op de randparkeerplaats Lutjebleek is nu nog beperkt parkeercapaciteit beschikbaar om een deel van deze parkeerders op te vangen. Door het instellen van betaald parkeren zal de parkeerdruk op Lutjebleek waarschijnlijk afnemen. Hierdoor staat meer ruimte voor spreiding van de parkeerdruk over Lutjebleek, de Lyceumweg en de Strobosserweg. Uit parkeeronderzoek blijkt namelijk dat bewoners bijna de helft van de beschikbare parkeerplaatsen bezetten. Zij komen in aanmerking voor een parkeervergunning, of zullen een andere parkeerplaats moeten zoeken in de omgeving. Hierdoor komt meer parkeerruimte vrij op deze parkeervoorzieningen.

Toelichting wijzigingen in vergunninghoudersparkeren en betaald parkeren

In onderstaande figuren zijn de wijzigingen in het vergunninghouders en betaald parkeren gevisualiseerd.

In de figuur links is de uitbreiding van het vergunninghoudersgebied weergegeven. In het blauw gearceerde gebied mag straks enkel nog worden geparkeerd door bezitters van een parkeervergunning. Binnen de bolwerken zijn enkele straten (met parkeerplaatsen) en parkeerterreinen uitgezonderd van het vergunninghoudersgebied. In deze gebieden is geen parkeervergunning nodig om te parkeren. Wel moet betaald worden voor het parkeren op deze locaties. Dat geldt straks ook voor de randparkeerplaatsen en de parkeerplaatsen aan de Lyceumweg en Strobosserweg. Ter verduidelijking is in de figuur rechts aangeven in welke straten en terreinen betaald parkeren geldt.



Investeren in handhaving

Handhaving op parkeren en verkeer in en rond de binnenstad wordt in de gemeente uitgevoerd door boa's (Buitengewoon opsporingsambtenaren). Strikte handhaving is een randvoorwaarde voor een succesvolle uitvoering van het parkeer- en verkeerscirculatieprogramma. De effectiviteit van de verschillende maatregelen uit dit programma hangt namelijk af van de aanwezigheid en uitvoering van handhaving.

Om de effectiviteit van handhaving voor parkeren en verkeer in en rond de binnenstad te vergroten worden de volgende maatregelen getroffen.

Monitoren beschikbare handhavingscapaciteit

Om effectief te kunnen handhaven, is voldoende handhavingscapaciteit randvoorwaardelijk. Daarom wordt, in overleg met de boa's, regelmatig beoordeeld in hoeverre de beschikbare handhavingscapaciteit voldoende is. Inzet van extra handhavingscapaciteit en/of het aanschaffen van moderne handhavingssystemen vindt pas plaats nadat de kosten en baten hiervan zijn beoordeeld.

Afstemming focus inzet handhavingscapaciteit

Het inzetten van handhaving op de juiste aspecten voor parkeren en verkeer in de binnenstad is belangrijk om de beschikbare middelen en capaciteit zo effectief mogelijk in te zetten.

Hiervoor is frequent afstemming met de handhavers voor nodig. Dit om, op basis van (parkeer)onderzoeken, meldingen, observaties van de handhavers en informatie uit overleggen met vertegenwoordigers vanuit de binnenstad (werkgevers en bewoners) de focus voor de inzet van handhaving af te stemmen. Dit zodat de inzet doelmatig is in relatie tot de ambities en doelstellingen uit dit programma.

In het algemeen geldt dat handhaving nodig is en blijft op foutparkeren (parkeren buiten de vakken, niet betalen, parkeren zonder vergunning, etc.), foutief rijgedrag (betreden voetgangersgebied, inrijden straten met geslotenverklaring, etc.) en venstertijden voor bevoorradingsverkeer.

We creëren meer ruimte voor de andere functies van “de Binnenstad”

In de huidige inrichting van de binnenstad van Dokkum neemt “de auto” een dominante plek in. Zo zijn veel wegen ingericht op de aanwezigheid van de auto als weggebruiker of geparkeerd voertuig. De binnenstad heeft echter veel meer functies dan (zo veel mogelijk) ruimte bieden voor parkeren en verkeer.

We zetten daarom in op het terugdringen van de dominante aanwezigheid (zichtbaarheid) van “de auto” in het straatbeeld in de binnenstad.

Het gevolg hiervan is dat ruimte ontstaat voor andere functies en belangen in de binnenstad. Bijvoorbeeld (meer) ruimte voor horeca, fietsers, voetgangers en groen (inclusief klimaat).

De auto heeft niet meer vanzelfsprekend het eerste recht op de ruimte

Hoewel de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de binnenstad voor de auto belangrijk is en blijft, maakt *de auto* niet altijd aanspraak op het gebruik van de ruimte. De ruimte in de binnenstad is beperkt en wordt gedeeld door veel verschillende gebruikers. De auto is er daar één van, maar heeft niet meer (overal) de hoogste prioriteit.

Met de herinrichting van de Markt zijn in het verleden al duidelijke keuzes gemaakt die ten koste gingen van parkeergelegenheid van de auto, maar ook een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte opleverden.

We borduren voort op die keuzes door kritisch te kijken naar de ruimte die de auto op dit moment inneemt, met name waar dit conflicteert met andere ambities voor de binnenstad.

Dit doen we vanaf de *poorten* tot de binnenstad. De poorten fungeren als entree van de binnenstad. Richting het kernwinkelgebied bezit de automobilist steeds minder het eerste recht op het gebruik van de openbare ruimte.

Dit zodat de automobilist rond het kernwinkelgebied het rijgedrag daadwerkelijk heeft aangepast. Aandachtspunt hierbij is dat maatregelen niet ten koste mogen gaan van de fysieke toegankelijkheid van de binnenstad voor de auto.

Om de dominante aanwezigheid van de auto in het straatbeeld te verminderen, worden de volgende maatregelen uitgevoerd.

Ontwikkelen overkoepelend perspectief voor investeringen in de binnenstad

De gemeente doet vanuit diverse invalshoeken investeringen in de binnenstad. De investeringen worden veelal vanuit een eigen visie of programma gedaan, maar vaak met overeenkomstige doelen en wensen. Het op zichzelf en niet in samenhang uitvoeren van bepaalde maatregelen kan echter op weerstand stuiten bij belanghebbenden.

Daarom ontwikkelen we een overkoepelend perspectief voor de investeringen in de binnenstad. Dit zodat een duidelijk eindbeeld wordt geschetst van alle investeringen die in de binnenstad worden gedaan. Dit eindbeeld geeft (visueel) inzicht in de beleving, inrichting en kwaliteiten van de binnenstad na uitvoering van alle investeringen uit de programma's en visies. De onderliggende maatregelen kunnen dan worden uitgevoerd vanuit dit eindbeeld. Dit zodat voor alle belanghebbenden duidelijk is vanuit welk doel een maatregel wordt getroffen. Ook wanneer dit bijvoorbeeld ten koste gaat van autoparkeerplaatsen of de toegang van bepaalde straten voor de auto.

Vanuit het Team Verkeer wordt hiervoor in gesprek gegaan met overig betrokken afdelingen en disciplines vanuit de gemeente. Het ontwikkelen van een integraal perspectief voor de binnenstad wordt in een projectgroep belegd.

Aansluiten bij ambities uit Omgevingsvisie Dokkum Binnenstad

In de omgevingsvisie “Dokkum Binnenstad” zijn veel ambities opgenomen voor het verbeteren van de kwaliteit van de openbare ruimte in de binnenstad. Bijvoorbeeld door een aantal wegen in de binnenstad in te richten als verblijfsgebied en het kernwinkelgebied autoluwer te maken. Door de binnenstad minder aantrekkelijk te maken voor doorgaand verkeer door het aanpassen van de verkeersstructuur. En door de loop- en wandelroutes naar het kernwinkelgebied te verbeteren.

In de omgevingsvisie wordt specifiek gekeken naar het gebied De Zijl-Diepswal. Een gebied dat nu vooral nog is gericht op de verkeersfunctie, maar eigenlijk fungeert als *ontmoetingsplek* van de binnenstad. In het verleden zijn door het instellen van eenrichtingsverkeer en de weekendafsluiting al stappen gezet om de verkeersfunctie te verminderen. In het straatbeeld domineert de aanwezigheid van de auto echter nog steeds.

Door uitvoering van de maatregelen uit dit parkeer- en verkeerscirculatieprogramma ontstaat ruimte deze ambities ook daadwerkelijk invulling te geven. Dit omdat bijvoorbeeld straten minder belangrijk worden voor de auto of omdat parkeerplaatsen minder of niet meer worden gebruikt.

Daarom sluiten we aan bij het realiseren van de ambities uit de omgevingsvisie voor de binnenstad. Dit mag ten koste van gaan van de huidige ruimte die een rijdende of stilstaande auto op dit moment inneemt. Bijvoorbeeld door het aanpassen van de weginrichting. Hiervoor wordt ook aansluiting gezocht bij het “Beeldkwaliteitsplan bestrating” (op dit moment nog in ontwikkeling).

Dit kan mits dit niet ten koste gaat van de fysieke toegankelijkheid van de binnenstad voor de auto en de bereikbaarheid van parkeerterreinen en -plaatsen. Een verlies van parkeerplaatsen moet altijd worden gecompenseerd in de binnenstad of op de randparkeerplaatsen.





We creëren meer ruimte voor fietsparkeren

De bereikbaarheid van de binnenstad voor fietsverkeer is net zo belangrijk als die voor autoverkeer. Voor veel inwoners van Dokkum is de fiets al een reëel alternatief voor de auto. Het aanbieden van voldoende en kwalitatief hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen is daarbij essentieel om binnenstad bezoekers te stimuleren (vaker) de fiets te gebruiken. Of het nu gaat om een *Dokkumer*, een inwoner uit de omliggende dorpen of een lokale of regionale bezoeker.

De komst van de e-bike heeft daarbij grote impact op de bereikbaarheid van de binnenstad voor fietsers. Met de e-bike kunnen ook bewoners uit de omliggende dorpen en bezoekers van vakantieparken als Esonstad de binnenstad relatief snel bereiken. Het ontvangen van deze nieuwe groepen fietsers vraagt echter extra aandacht voor de kwaliteit van stallingsvoorzieningen voor de fiets.

Investeren in stallingsvoorzieningen voor de fiets

Ondanks dat de fiets relatief weinig ruimte inneemt, nemen geparkeerde fietsen veel (schaarse) ruimte in beslag in de binnenstad en overheersen deze ook regelmatig in het straatbeeld. Ruimte die ook is benodigd voor vergroening, verduurzaming, het faciliteren van de voetganger, een toename van het aantal bezoekers en verdere groei van de stad. En soms is er letterlijk een gebrek aan ruimte: de doorgang voor hulpdiensten wordt geblokkeerd en de toegankelijkheid voor voetgangers staat onder druk.

Naast het investeren in het verbeteren van de bereikbaarheid van de binnenstad voor fietsers (zie paragraaf 4.2), is ook aandacht nodig voor voldoende en kwalitatief hoogwaardige stallingsvoorzieningen voor de fiets. Belangrijk daarbij is dat stallingscapaciteit op de juiste plek beschikbaar is. Dit zodat de fietser zo dicht mogelijk bij de bestemming de fiets veilig kan stallen. Hierbij gaan de kosten voor de baten uit. Hiervoor nemen we de volgende maatregelen.

Continueren vraag gestuurd uitbreiden stallingsvoorzieningen fiets in de binnenstad

Voor het uitbreiden van het aantal stallingsvoorzieningen in de binnenstad hanteert de gemeente een vraag gestuurde aanpak. Dit houdt in dat de gemeente op basis van door fietsers gebruikte stallingslocaties bepaald of extra stallingsvoorzieningen nodig zijn. Het realiseren van extra stallingsvoorzieningen gebeurt op het moment dat structureel sprake is van een tekort aan stallingscapaciteit.

Voor de korte termijn wordt de huidige aanpak gecontinueerd. Op de lange termijn zijn mogelijk nieuwe of andere keuzes nodig gezien de schaarse ruimte in de binnenstad. Zie hiervoor de overige maatregelen.

In aansluiting op maatregelen voor verkeerscirculatie en verminderen parkeerplaatsen, kunnen op termijn parkeerplaatsen voor de auto mogelijk worden vervangen door fietsparkeerplaatsen. Dit kan zowel tijdelijk (in bijvoorbeeld de zomerperiode) en structureel als parkeerplaatsen minder worden gebruikt of meer ruimte voor stallingsvoorzieningen nodig is. Op de plek van één auto kunnen ook ongeveer tien fietsen staan.

Opstellen toekomstbeeld fietsparkeren binnenstad Dokkum

Om het fietsparkeren in de binnenstad richting 2035-2040 verder te verbeteren stelt de gemeente een “Toekomstbeeld fietsparkeren binnenstad Dokkum” op. Het toekomstbeeld geeft concreet inzicht in de opgave voor het fietsparkeren in de binnenstad.

De totale fietsparkeeropgave wordt bepaald aan de hand van de *wensbeelden* voor het fietsparkeren in de binnenstad, de *parkeeroplossing* (type en locatie fietsenstallingen) en de *toekomstige fietsparkeervraag*.

- De wensbeelden geven voor de verschillende deelgebieden van de binnenstad weer waar bijvoorbeeld fietsparkeren in het straatbeeld wenselijk is, waar kort en lang parkeren mogelijk moet zijn en waar op welke momenten sprake is van piekmomenten in het fietsparkeren.
- Per deelgebied wordt ook inzicht gegeven in welke parkeeroplossing (type en locatie van de stallingsvoorzieningen) als effectief en passend wordt gezien voor de gebruikers.

Op basis van een fietsparkeertelling en uitspraken over de ontwikkeling van de fietsparkeerbehoefte wordt de toekomstige fietsparkeervraag bepaald. Samen met de wensbeelden en de (gewenste) parkeeroplossingen vormt dit toekomstbeeld voor het fietsparkeren. Hiermee kan ook de kwantiteit en kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen worden bepaald om het fietsparkeren in de Dokkumer binnenstad te faciliteren.

Onderdeel van de uit te werken parkeeroplossingen in de wens voor het realiseren van een overdekte fietsenstalling in de binnenstad. Deze wens is ontstaan uit het inzicht dat fietsers steeds vaker gebruik maken van kwalitatief goede – en vaak dure – (elektrisch ondersteunde) fietsen.

Een kwalitatief hoogwaardige en veilige fietsenstalling is voor hen een belangrijke voorwaarde om op de fiets de Dokkumer binnenstad te bezoeken.

Een dergelijke fietsenstalling kan dus ook bijdragen aan het stimuleren van het gebruik van de fiets in plaats van de auto voor een bezoek aan de binnenstad.

De gemeente heeft daarom in 2025 verkend onder welke voorwaarden een overdekte stallingsvoorziening in de binnenstad kan worden gerealiseerd. In deze verkenning is gekeken naar de locatie (afgestemd op de beoogde gebruikers) en vereiste aan de inrichting en het gebruik van zo'n stallingsvoorziening. Ook is gekeken de (financiële) gevolgen voor de realisatie, het beheer en onderhoud van zo'n stalling. Hierbij is ook aandacht geweest voor de vraag of het stallen van de fiets gratis kan of dat hiervoor betaald moet worden.

Uit de verkenning blijkt dat een zoeklocatie voor een overdekte fietsenstalling ter hoogte van De Zijl en Hoogstraat het meest kansrijk is. Deze locatie ligt op het snijpunt van de belangrijkste aanrijroutes voor fietsers (via de Woud- en Halvemaanspoort), de horecavoorzieningen en de locatie die de meeste centrumbezoekers trekt (De Zijl en keerpunt van de Elfstedentocht). Deze locatie is daarmee het meest geschikt om centrumbezoekers op de fiets te verleiden de fiets te parkeren en te voet verder het centrum in te gaan.

Op het moment dat zich in de toekomstig kansen voordoen rondom deze locatie voor het realiseren van een overdekte fietsenstalling, dan worden die op dat moment verder onderzocht en uitgewerkt. De wens voor zo'n fietsenstalling is daarmee onderdeel van het toekomstbeeld voor fietsparkeren in het centrum.

Een centrale fietsenstalling bij De Zijl is alleen niet voor alle centrumbezoekers een goed alternatief. Daarom wordt in het toekomstbeeld ook gekeken naar fietsparkeeroplossingen in het noordelijk deel van de binnenstad.

Op basis van het toekomstbeeld wordt een uitvoeringsagenda opgesteld om invulling te geven aan de voorgestelde fietsparkeeroplossingen.



Verkeerscirculatieprogramma

We houden de binnenstad bereikbaar voor wie er moet zijn

De auto kan op dit moment op veel plekken in de binnenstad komen. Voor het economisch functioneren van de binnenstad is en blijft het belangrijk dat de binnenstad ook toegankelijk blijft voor autoverkeer. Dit betekent echter niet dat al het autoverkeer ook door de binnenstad moet rijden.

In de omgevingsvisie “Dokkum Binnenstad” is ook gekeken naar de verkeersstructuur in de binnenstad. Als uitgangspunt is aangegeven dat de verkeersstructuur en de functie van de omgeving op elkaar afgestemd moeten zijn. In het kernwinkelgebied gaat het om het creëren van een optimaal leef- en verblijfsklimaat voor bewoners en bezoekers. In andere gebieden gaat het om het creëren van een fijne leefomgeving.

Duidelijk is dat aandacht wordt gevraagd voor de positie die de auto inneemt in de binnenstad. Uitgangspunt is en blijft dat de binnenstad bereikbaar is. Verkeer dat geen herkomst of bestemming in de binnenstad heeft (doorgaand verkeer), wordt ontmoedigd om door de binnenstad te rijden. Dit verkeer heeft namelijk geen binding met de binnenstad, maar zorgt wel voor onnodige verkeersbewegingen in en door de binnenstad. Dit gaat ten koste van het woon-, leef- en verblijfsklimaat in de binnenstad.

Het doorgaand verkeer gebruikt idealiter de ringstructuur van Dokkum en de Centrale As. De ruimte die vrijkomt door het verminderen van de ruimte voor de auto kan worden ingezet om het verblijfsklimaat in en rondom het kernwinkelgebied te verbeteren.

Het ontmoedigen van het gebruik van de binnenstad door doorgaand verkeer heeft wel invloed op de verkeersdruk op de ringstructuur. Op de Rondweg West is al sprake van een bereikbaarheidsvraagstuk door de toenemende drukte. Daarnaast zijn aan de westzijde van Dokkum de komende jaren nog de nodige ontwikkelingen gepland die zorgen voor een verdere toename van de verkeersdruk. De gemeente werkt daarom aan plannen voor het onderzoeken (en mogelijk realiseren) van een Westelijke Rondweg.

De uitkomsten van dit onderzoek hebben ook gevolgen voor de bereikbaarheid van de binnenstad vanuit het westen. In dit onderzoek wordt daarom ook gekeken naar deze effecten, zowel voor de bereikbaarheid van de binnenstad als de bereikbaarheid van de randparkeerplaatsen.

Voorkomen onnodige verkeersbewegingen door aanpassen verkeerscirculatie

De gemeente heeft de ambitie om het aantal onnodige verkeersbewegingen door de binnenstad terug te dringen. Hiervoor is het nodig aanpassingen in de verkeerscirculatie binnen de bolwerken te doen. Aanpassingen die onnodige verplaatsingen door de binnenstad ontmoedigen, maar niet (direct) ten koste gaan van de bereikbaarheid van voorzieningen en bestemmingen in de binnenstad. Dit zodat degenen die met de auto in de binnenstad moeten zijn, dit nog steeds kunnen doen.

Idealiter rijdt in de toekomstige situatie enkel nog autoverkeer dat een herkomst of bestemming heeft in de binnenstad door de binnenstad. Verkeer zonder een herkomst of bestemming in de binnenstad maakt gebruik van de overige ontsluitingswegen en de rondweg.

Op de volgende pagina's zijn de aanpassingen die we willen doen verder uitgewerkt.

Instellen eenrichtingsverkeer op Hogepol tussen de Hanspoort en de Legeweg

Op de Hogepol tussen de Hanspoort en de Legeweg mag verkeer nu in twee richtingen rijden. We passen dit aan en stellen een verplichte rijrichting in. Dit zodat verkeer dit deel van de Hogepol alleen mag gebruiken in de richting van de Legeweg naar de Hanspoort.

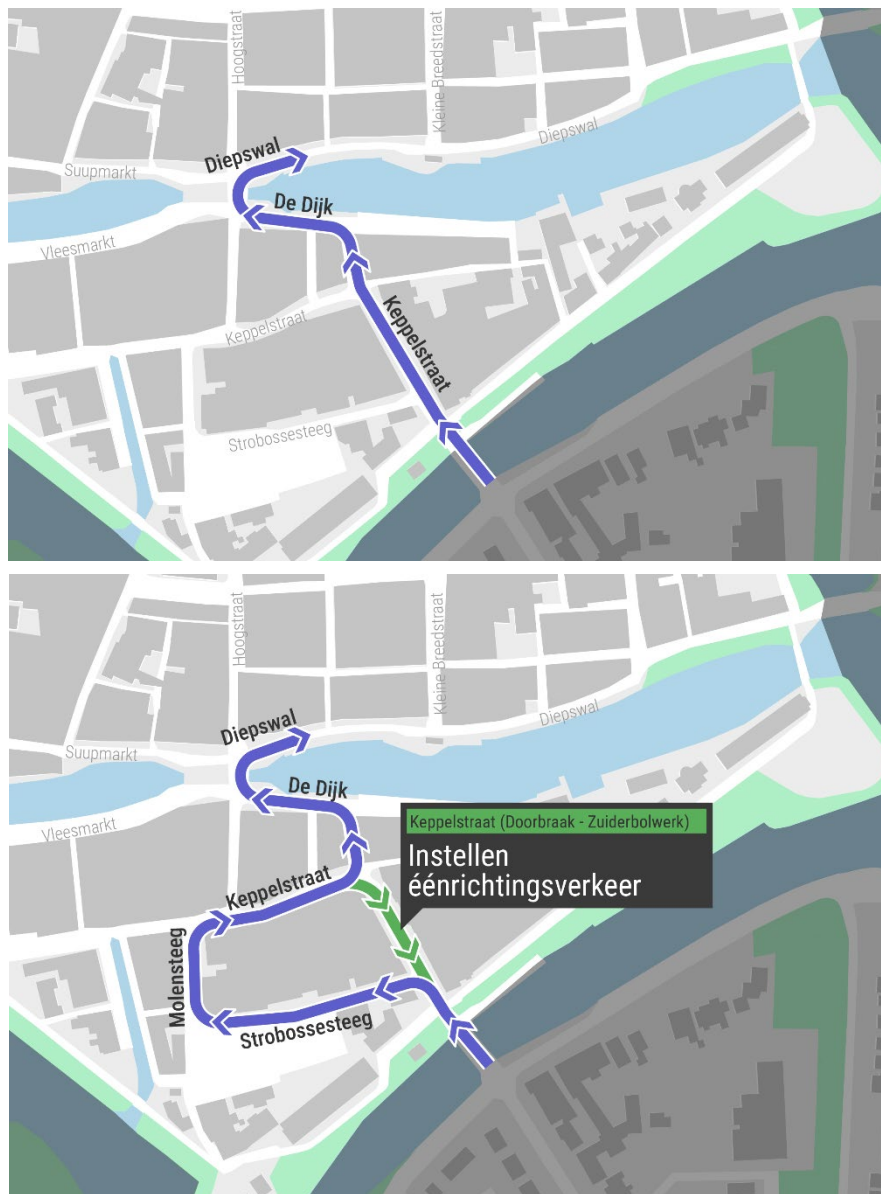
Deze aanpassing heeft tot gevolg dat verkeer vanaf de Hanspoort naar De Zijl niet meer direct via de Hogepol en Legeweg kan rijden. Om de Legeweg (en de Zijl) te bereiken moet dit verkeer gebruik maken van de Torenstraat en de Markt. Deze maatregel wordt getroffen om het doorgaande autoverkeer tussen de Hanspoort en de Woudpoort en Halvemaanspoort te ontmoedigen.

Aandachtspunt is dat deze maatregel alleen het gewenste effect op de verkeerscirculatie heeft als ook een fysieke afsluiting wordt aangebracht op de Koningstraat. Mocht deze fysieke afsluiting er niet komen, dan ontstaat namelijk een snelle(re) route richting De Zijl via de Markt en de Koningstraat. Als de Koningstraat niet fysiek kan worden afgesloten, kan de rijrichting op de Hogepol niet worden aangepast.

De gemeente gaat daarom onderzoeken of het mogelijk is om een fysieke knip te realiseren op de Koningstraat. Hoe de gemeente dit gaat doen is uitgewerkt in een aparte maatregel "Onderzoek naar knip op de Koningstraat". Dit onderzoek is op pagina 36 verder uitgewerkt.



Figuur 6 Visualisatie wijziging rijrichting Hogepol (boven huidige rijrichting)



Figuur 7 Visualisatie wijziging rijrichting Keppelstraat (boven huidige rijrichting)

Instellen éénrichtingsverkeer in de Keppelstraat tussen de Steenhouwerssteeg en Strobossersteeg

Op de Keppelstraat tussen Steenhouwerssteeg en Strobossersteeg mag in de huidige situatie in twee richtingen worden gereden. Dit wordt aangepast naar een nieuwe, verplichte rijrichting van noord (Steenhouwerssteeg) naar zuid (Strobossersteeg).

Deze aanpassing wordt gedaan om de directe route via de Woudpoort naar De Zijl en de Aalsumerpoort/ Halvemaanspoort te ontmoedigen. Het gevolg van deze maatregel is dat verkeer op deze route niet meer direct via de Keppelstraat naar De Zijl kan rijden. In de nieuwe situatie wordt dit verkeer via de Strobossersteeg, langs het parkeerterrein Acht Zaligheden, de Steendam en de Doorbraak geleid.

Onderzoek aanpassen rijrichting Op de Hoogte

De huidige rijrichting op de Op de Hoogte is zuid – noord. Dit maakt het mogelijk voor verkeer vanuit het zuidelijk deel van de binnenstad (via de Woudpoort) het parkeerterrein Oostersingel en de Aalsumerpoort te rijden via de Op de Hoogte. De huidige rijrichting heeft echter ook tot gevolg dat vrachtverkeer op de Oostersingel moet keren en draaien om de binnenstad te verlaten via de Aalsumerpoort.

De gemeente gaat onderzoek uitvoeren naar de mogelijkheden en gevolgen voor het wijzigen van de rijrichting op de Op de Hoogte. Dit onderzoek moet inzicht geven in de voor- en nadelen van het behouden van de huidige rijrichting, het omdraaien van de rijrichting en het instellen van twee richtingen verkeer. Hierbij wordt gekeken naar de effecten op de doorstroming en veiligheid voor autoverkeer, vrachtverkeer, fietsers en voetgangers en de impact op de omgeving. Daarbij wordt niet alleen gekeken naar de effecten op de Op de Hoogte, maar ook naar bijvoorbeeld neveneffecten op het gebruik van de Kleine Oosterstraat, Lange Oosterstraat en de Kleine Breedstraat. In de omgevingsvisie “Binnenstad Dokkum” is al de ambitie uitgesproken om de Lange Oosterstraat en Kleine Breedstraat alleen toegankelijk te maken voor bestemmingsverkeer (maar wel beschikbaar te houden voor het afzetten van (ouder) winkelend publiek). Belangrijk voor dit onderzoek is dat ook aandacht moet zijn voor de belangen en wensen vanuit de bewoners en ondernemers in dit deel van de binnenstad.

Op basis van het onderzoek maakt de gemeente een keuze voor het al dan niet wijzigen van de rijrichting op de Op de Hoogte. Een eventuele wijziging van de rijrichting wordt eerst in de vorm van een pilot uitgevoerd. Als de resultaten van de pilot aansluiten bij de vooraf verwachte effecten, wordt de wijziging definitief ingesteld.

Naast het wijzigen van de rijrichting, zijn er echter ook kansen om ongewenste verkeersbewegingen in de binnenstad te voorkomen door het fysiek afsluiten van enkele wegen en verbindingen voor doorgaand verkeer. Hiervoor worden de volgende maatregelen getroffen.

Onderzoek naar knip op de Koningsstraat

Zoals eerder aangegeven is het mogelijk de rijrichting op de Hogepol te wijzigen om doorgaand verkeer vanaf de Hanspoort naar de Woudpoort en Halvemaanspoort te ontmoedigen. Om die maatregel te laten slagen is het nodig om de Koningsstraat fysiek af te sluiten voor doorgaand verkeer door een knip aan te brengen op deze weg. De Koningsstraat heeft op dit moment geen essentiële functie voor autoverkeer in de binnenstad.

Door een knip aan te brengen op de Koningsstraat wordt doorgaan verkeer via de Koningsstraat (vanaf de Markt) fysiek onmogelijk. De gemeente gaat daarom onderzoek uitvoeren naar de mogelijkheden voor het realiseren van deze knip. In dit onderzoek moet worden gekeken naar de bereikbaarheid van het gemeentehuis voor minder validen en de bereikbaarheid van de particuliere parkeergarages aan de Koningsstraat. Hierbij wordt ook een koppeling gemaakt met het project “Centrale Huisvesting” waarin wordt gekeken naar de huidige en toekomstige situatie voor de gemeentelijke huisvesting in de binnenstad van Dokkum.

Op basis van dit onderzoek wordt een besluit genomen over de uitvoering van een knip op de Koningsstraat. Als uit dit onderzoek blijkt dat een knip niet mogelijk is, wordt gekeken naar overige maatregelen om het doorgaande verkeer via de Koningsstraat te ontmoedigen. Dit omdat verkeer vanaf de Hanspoort naar De Zijl idealiter via de Legeweg rijdt en niet via de Koningsstraat.

Realiseren knip tussen de Markt en de Boterstraat

In de huidige situatie is het mogelijk om via de Markt naar de Boterstraat te rijden. Hoewel weinig automobilisten gebruik maken van deze mogelijkheid, is dit een onnodige route die sluipverkeer via de Markt mogelijk maakt. Daarom wordt de doorgang van de Markt naar de Boterstraat fysiek afgesloten ter hoogte van de Markt. Dit betekent dat verkeer van de Markt, verplicht via de Torenstraat het centrum moet verlaten.

Fysiek afsluiten toegang Hoogstraat vanaf de Zijl

De Hoogstraat is één van de toegangen van het kernwinkelgebied. De Hoogstraat kent een geslotenverklaring voor gemotoriseerd verkeer, uitgezonderd bevoorradingsverkeer tijdens venstertijden. Uit meldingen blijkt dat regelmatig personenauto's via de Hoogstraat door het centrum rijden. Om dit onmogelijk te maken, wordt een fysieke afsluiting op de Hoogstraat gerealiseerd. Aandachtspunt voor de uitvoering van deze maatregel is het borgen van de toegang van de Hoogstraat voor bevoorradingsverkeer en de samenhang met de stremming van verkeer op de Diepswal.

Deze maatregel draagt bij aan het verbeteren van de kwaliteit van en verkeersveiligheid in het kernwinkelgebied.



Verkenning pilot tijdelijk stremmen verkeer op de Suupmarkt

De Suupmarkt is een belangrijke verbinding voor verkeer vanaf de Hanspoort richting De Zijl en de Halvemaanspoort. De Suupmarkt is echter ook een belangrijke toeristische trekpleister voor de binnenstad. Vanaf de Suupmarkt kijkt men op het keerpunt van de Elfstedentocht en het terras aan de Suupmarkt wordt in het toeristisch seizoen goed gebruikt.

Daarom wil de gemeente, samen met belanghebbenden, de meerwaarde van het tijdelijk stremmen van de Suupmarkt voor autoverkeer verkennen. In de verkenning wordt aandacht gegeven aan de impact van de stremming op de bereikbaarheid van het centrum, de belangen van de partijen die hierdoor worden geraakt (positief en negatief) en onder welke voorwaarden de pilot kan worden uitgevoerd. Bijvoorbeeld op welke momenten het doorgaand rijverkeer wordt gestremd, wanneer de pilot wordt uitgevoerd, hoe het effect wordt gemonitord. In eerste instantie wordt gedacht aan een soortgelijk regime als nu geldt voor de Diepswal.

Op basis van de ervaringen uit deze pilot wordt, samen met de belanghebbenden, bepaald of de stremming (op die momenten) een vervolg in definitieve vorm krijgt. En zo ja, onder welke voorwaarden.

Verkenning pilot volledig stremmen Diepswal tijdens de zomerperiode

De Diepswal heeft zich de afgelopen jaren ontwikkeld tot een hotspot voor horecavoorzieningen. Inmiddels is horeca gevestigd aan beide zijden van de weg.

Om meer ruimte te bieden aan recreatie, ontmoetingen en het gebruik van de horecavoorzieningen, is de Diepswal op vrijdagmiddag (na 17:00), zaterdagmiddag (na 12:30) en de hele zondag dicht voor autoverkeer. Dat wordt geregeld met een hekje dat op die tijdstippen wordt dichtgezet. Gelijk met deze maatregelen is ook éénrichtingsverkeer ingesteld op de Diepswal (vanaf De Zijl richting de Halvemaanspoort).

De combinatie van centrumbezoekers, horecagebruikers, fietsers en autoverkeer op de Diepswal maakt dat de weg druk gebruikt wordt en dat voetgangers zich niet altijd veilig voelen.

Daarom wil de gemeente, samen met belanghebbenden, de meerwaarde van volledig stremmen van de Diepswal voor autoverkeer in de zomerperiode (juli – augustus) verkennen.

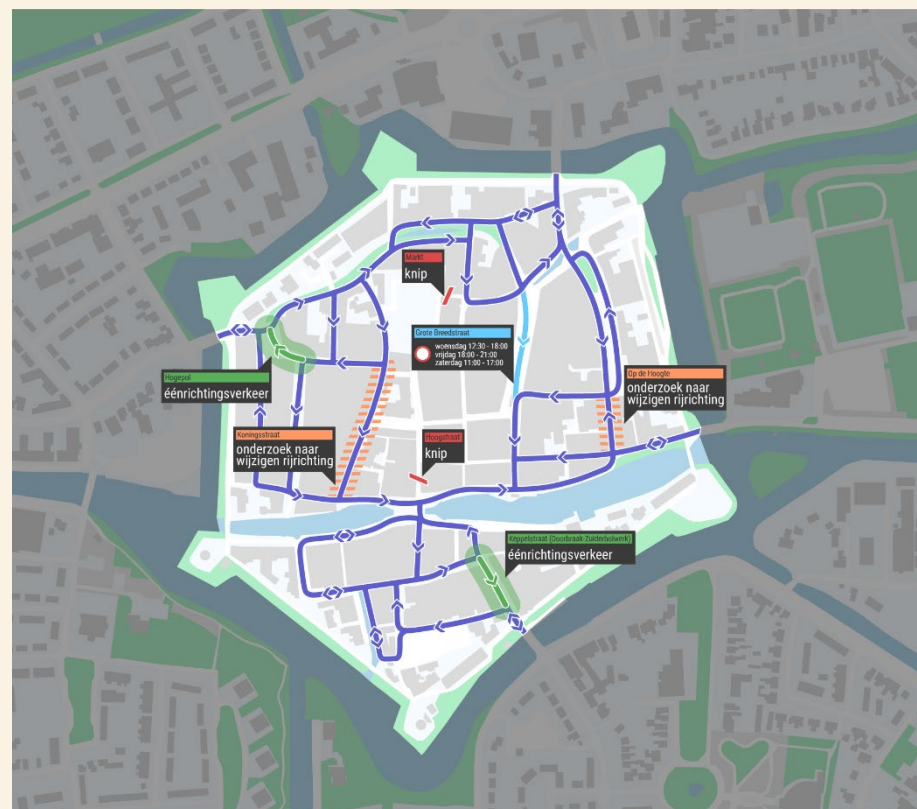
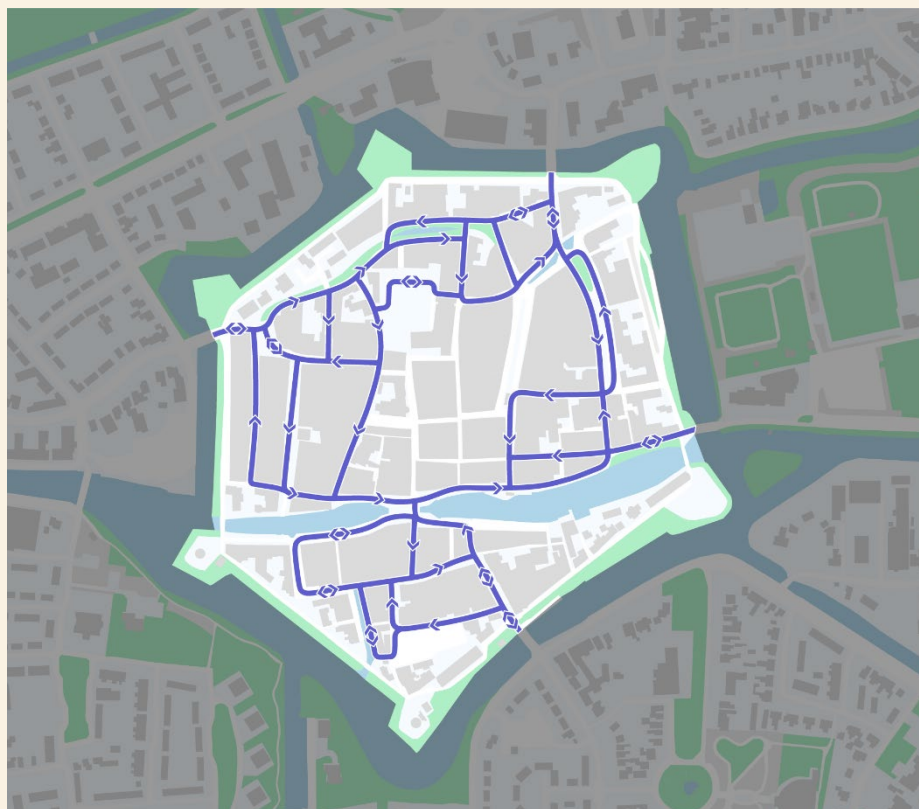
In de verkenning wordt aandacht gegeven aan de impact van de stremming op de bereikbaarheid van het centrum, de belangen van de partijen die hierdoor worden geraakt (positief en negatief) en onder welke voorwaarden de pilot kan worden uitgevoerd. Bijvoorbeeld op welke momenten het doorgaand rijverkeer wordt gestremd, wanneer de pilot wordt uitgevoerd, hoe het effect wordt gemonitord.

Op basis van de ervaringen uit deze pilot wordt, samen met de belanghebbenden, bepaald of de volledige stremming een vervolg krijgt (en zo ja, onder welke voorwaarden).

Met het uitvoeren van bovenstaande maatregelen wordt de verkeerscirculatie in de binnenstad gewijzigd. Het blijft echter nog mogelijk om door de binnenstad te rijden en de verschillende bestemmingen in de binnenstad te bereiken.

De routes om door de binnenstad te rijden worden echter langer. Hierdoor kost het meer tijd (en moet verkeer meer bochten maken) om door de binnenstad te rijden. De verwachting is dat een deel van het verkeer hierdoor vaker gebruik gaat maken van de rondwegenstructuur in Dokkum. Daarmee wordt het rustiger in de binnenstad en krijgen voetgangers en fietsers meer ruimte.

Onderstaande figuren laten de verschillen zien tussen de huidige verkeerscirculatie (afbeelding links) en wijzigingen door maatregelen uit dit programma (afbeelding rechts).



We bieden hoogwaardige fietsroutes naar de binnenstad aan

De bereikbaarheid van de binnenstad voor fietsverkeer is net zo belangrijk als die voor autoverkeer. Zowel de fiets als het openbaar vervoer zijn een alternatief voor het gebruik van de auto, zowel voor de lokale als regionale bezoeker aan of werknemer in de binnenstad. Investerings in fietsvoorzieningen hebben ook invloed de noodzakelijke parkeerbehoefte als de auto minder vaak wordt gebruikt.

Voor fietsverkeer wordt extra aandacht gevraagd voor investeringen in kwalitatief hoogwaardige fietsvoorzieningen naar de binnenstad. Dit zodat fietsers een zo veilig en direct mogelijke fietsverbinding hebben naar de binnenstad (aansluitend op de stallingslocaties).

Voor het investeren in de kwaliteit van de fietsvoorzieningen naar de binnenstad wordt aangesloten bij de maatregelen uit het “Gemeentelijk Mobiliteitsprogramma (GMP) Noardeast-Fryslân” (definitief vastgesteld op 26 november 2024). Dit zijn de volgende maatregelen:

Kwaliteitsverbetering hoofdfietsroutes via de Woudweg en Harddraversdijk

Vanuit het GMP wordt voorgesteld te investeren in een aangepaste (nieuwe) inrichting van de fietsvoorzieningen op deze verbindingen. Doel hiervan is om de kwaliteit van de hoofdfietsroutes weer op orde brengen, bijvoorbeeld door het realiseren van een comfortabele verharding. Naast het verbeteren van de verkeersveiligheid, draagt dit ook bij aan het stimuleren van het fietsgebruik van en naar de binnenstad.

Realiseren ontbrekende schakel fietsverkeer Rondweg-Noord

Aan de noordzijde van de Rondweg-Noord is ter hoogte van de busremise sprake van een ontbrekende schakel voor fietsverkeer. Vanuit het GMP is de wens uitgesproken om deze ontbrekende schakel nader in te vullen en de huidige inrichting van de fietsinfrastructuur te optimaliseren (met aandacht voor de breedte van de voorzieningen en aanwezige obstakels). Het investeren in deze ontbrekende schakel draagt ook bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid van de binnenstad vanuit de Weeshuislanden III en het noordelijk buitengebied.

Afwaardering Altenastreek, Aalsumerweg, Parklaan en Woudweg

Op de Altenastreek en Aalsumerweg is sprake van een gemengde verkeersafwikkeling waarbij sprake is van een combinatie met een belangrijke fietsroute en een maximumsnelheid van 50 km/u voor gemotoriseerd verkeer. Ter verbetering van de verkeersveiligheid voor fietsverkeer, vindt op beide wegen daarom een afwaardering van de maximumsnelheid naar 30 km/u plaats. Deze investering draagt bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid van de binnenstad voor fietsverkeer.

Dit geldt ook voor de afwaardering van de Parklaan en Woudweg. Ook hier is in het GMP een afwaardering van de maximumsnelheid voor gemotoriseerd verkeer naar 30 km/u voorgesteld. Dit met name door de toekomstige realisatie van twee extra basisscholen. Deze afwaardering draag echter ook bij aan het verbeteren van de kwaliteit van de fietsvoorzieningen van en naar de Dokkumer binnenstad.

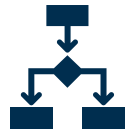


Het werken aan de parkeer- en verkeerssituatie in de binnenstad van Dokkum vraagt om veel verschillende maatregelen. Belangrijk daarbij is dat de maatregelen integraal worden uitgevoerd. Dit omdat het een gebalanceerd maatregelpakket bevat waarbij de maatregelen op elkaar inwerken.

Voor het uitvoeren van de maatregelen gelden ook een aantal randvoorwaarden. Deze zijn hieronder beschreven.

Volgordelijkheid van maatregelen en werk met werk maken

Het programma bevat een samenhangend pakket aan maatregelen. De uitvoering van de maatregelen vraagt echter om een weloverwogen planning. Dit omdat altijd voldoende (en kwalitatief goede) parkeervoorzieningen beschikbaar moeten zijn voor bewoners, bezoekers en werknemers.



Voor de volgordelijkheid van maatregelen betekent dit dat aanpassingen in de binnenstad (die ten koste gaan van het aantal of de bereikbaarheid van parkeervoorzieningen) pas gedaan worden als er voldoende goede parkeervoorzieningen buiten de bolwerken en aanlooproutes naar het kernwinkelgebied zijn gerealiseerd. Ook bij aanpassingen aan de randparkeerplaatsen moet voldoende (tijdelijke) parkeercapaciteit buiten de bolwerken beschikbaar zijn om de parkeerdruk op te vangen.

Uitzondering hierop vormen maatregelen die als pilot worden uitgevoerd. Voor de uitvoering van pilots geldt dat deze (waar mogelijk) worden gecombineerd met onderhouds- en reconstructiewerkzaamheden of overige projecten.

Voor de uitvoering van de maatregelen stelt de gemeente een uitvoeringsprogramma op.

Handhaving

Handhaving is een belangrijke randvoorwaarde voor een succesvolle uitvoering van het parkeer- en verkeerseducatieprogramma. Handhaving wordt in de gemeente uitgevoerd door boa's (Buitengewoon opsporingsambtenaren).



Participatie en communicatie

Het uitvoeren van de maatregelen uit het parkeer- en verkeerscirculatieprogramma heeft gevolgen voor de parkeermogelijkheden en de toegang tot de binnenstad. Voor bezoekers, bewoners, ondernemers en werknemers.



Actieve participatie van de direct betrokkenen bij de voorbereiding en uitvoering van de maatregelen is daarom een uitgangspunt. Dit betekent dat de gemeente direct betrokkenen actief benaderd en betreft bij de verdere uitwerking van maatregelen.

Daarnaast is tijdige en open communicatie over de maatregelen richting alle belanghebbenden belangrijk. Dit zodat iedereen geïnformeerd kan worden.

De mate van participatie en wijze van communicatie kan per maatregel verschillen. Dit wordt nader uitgewerkt, in samenwerking met de afdeling Communicatie. Hierbij wordt ook gekeken naar de andere projecten die plaatsvinden in en rond de binnenstad.

Monitoring en evaluatie

Haskoning

Het uitvoeren van de maatregelen (en pilots) uit het programma is de eerste stap voor het toewerken naar een nieuwe parkeer en verkeerssituatie in de Dokkumer binnenstad. Die uitvoering kan alleen niet zonder monitoring en evaluatie van de effecten van de maatregelen op de parkeer- en verkeerssituatie. Daarom is het belangrijk om aanvullend op de maatregelen ook scherp te zijn op de effecten van die maatregelen.



De effecten van de maatregelen worden periodiek gemonitord op het effect op de parkeerdruk in de binnenstad en de randparkeerplaatsen en de verkeersstromen in en door de binnenstad. Op basis van de resultaten kan indien nodig bijsturing plaatsvinden. De resultaten van de monitoring en evaluatie (en een eventueel vervolg van de pilot of permanent instellen van een maatregel) worden besproken met onder andere de Werkgroep Binnenstad.

In 2024 is het parkeeronderzoek uit 2022 herhaald. Dit om de vergelijking te kunnen maken tussen beide jaren en om de effecten van maatregelen te meten. Aanvullend op het onderzoek uit 2022 is in het nieuwe parkeeronderzoek ook gekeken naar het parkeermotief (onderscheid naar bezoekers, bewoners en werknemers). Dit wordt gedaan om, naast de parkeerdruk, ook inzicht te krijgen in het gebruik van de verschillende parkeerplaatsen (wie parkeert waar). De uitkomsten uit het onderzoek uit 2024 vormen de basis voor de verdere uitwerking van de maatregelen uit het parkeerprogramma.

Het parkeeronderzoek wordt 5-jaarlijks herhaald.

Financiën

Investeren in de capaciteit en kwaliteit van parkeervoorzieningen kost geld. Deze investeringen zijn echter nodig om ervoor te zorgen er voldoende en hoogwaardige parkeervoorzieningen aanwezig zijn om de parkeerdruk effectief te kunnen reguleren. De dekking voor die investeringen is echter vaak snel een aandachtspunt omdat de kosten voor de baten uit gaan.

Daarom ligt er een opgave voor de gemeente om te bepalen hoe de benodigde investeringen gedragen kunnen worden. Hier zijn meerdere opties voor, bijvoorbeeld via gemeentelijke middelen, het “verkopen” van parkeervoorzieningen aan commerciële aanbieders of het oprichten van een stichting die verantwoordelijk is voor het beheer en de exploitatie van de (betaald) parkeervoorzieningen voor auto en fiets.

De gemeente werkt hiervoor een voorstel uit. Insteek hierbij is dat de baten uit de verschillende vormen van parkeerregulering (vergunningen, ontheffingen en betaald parkeren) zoveel mogelijk worden ingezet voor investeringen in de kwaliteit en kwantiteit van parkeervoorzieningen.

Daarnaast heeft dit programma voor parkeren en verkeerscirculatie de volgende impact op de benodigde en beschikbare financiële middelen.

Vorbereidingskosten

Ter voorbereiding op de uitvoering van maatregelen, worden kosten gemaakt voor de voorbereiding van de maatregelen. Deze kosten worden meegenomen in het op te stellen Uitvoeringsprogramma.

Uitvoeringskosten

Voor het uitvoeren van de maatregelen zijn extra middelen nodig. Het gaat dan bijvoorbeeld om:

- Het uitbreiden van de parkeercapaciteit voor fietsers
- Het uitbreiden van de parkeercapaciteit op randparkeerplaatsen
- Het opwaarderen van looproutes naar het kernwinkelgebied
- Extra inzet vanuit handhaving

Kosten voor de daadwerkelijke uitvoering van maatregelen worden, op basis van het uitvoeringsprogramma, verder uitgewerkt. Hierbij wordt ook gekeken naar koppelkansen met andere projecten en beheer en onderhoud. Dit zodat beschikbare middelen zo efficiënt mogelijk worden ingezet.

Parkeerexploitatie

De maatregelen op het gebied van parkeren hebben gevolgen voor het resultaat van de parkeerexploitatie. Op voorhand worden de volgende effecten verwacht:

- Mogelijk minder inkomsten uit betaald parkeren binnen de bolwerken door het aanpassen van het betaald parkeren regime (afname straten waarvoor betaald parkeren geldt en eerste 30 minuten gratis)
- Meer inkomsten uit betaald parkeren buiten de bolwerken door instellen betaald parkeren op de randparkeerplaatsen
- Een toename van de kosten voor handhaving door extra handhavingcapaciteit en/of nieuwe handhavingsmiddelen
- Meer inkomsten uit vergunningen en ontheffingen door uitbreiding vergunninghoudersgebied binnen de bolwerken

Colofon

Titel document	Parkear- en ferkearssirkulaasjeprogramma binnenstêd Dokkum
Opgesteld door	Haskoning
Referentie	BJ4488-MI-RP-240228-1013
Status	Concept/3.1
Datum	22 oktober 2025
Projectteam	Parkeer- en verkeerscirculatieprogramma binnenstad Dokkum
Projectnummer	BJ4488
Beeldmateriaal	Gemeente Noardeast-Fryslân, Haskoning