

Omgevingsvisie Dokkum binnenstad

Inhoudsopgave

Beleid	3
Hoofdstuk 1 Kaart	3
Hoofdstuk 2 Het project	4
2.1 Welkom	4
2.2 Aanleiding	4
2.3 Proces	5
Hoofdstuk 3 Ambitie	7
3.1 Ambitie	7
3.2 Koers	7
Hoofdstuk 4 Toekomstvisie	9
4.1 Beleving van de historie	9
4.2 Het kernwinkelgebied	16
4.3 Aanloopstraten	18
4.4 Aanlooproutes	19
4.5 De ontmoetingsplek van de binnenstad	22
4.6 De Markt	25
4.7 Verkeersstructuur	25
4.8 Parkeren buiten de bolwerken	27
4.9 Parkeren binnen de bolwerken	29
4.10 Wonen	30
4.11 Werken	31
4.12 Toerisme en recreatie	32
4.13 Voorzieningen	34
4.14 Dockumer Sluys	35
4.15 Horeca	35
4.16 Kuierje op de bolwerken	35
Hoofdstuk 5 Uitvoering	37
5.1 Toekomstige projecten	37
Hoofdstuk 6 Colofon	40
Bijlage	41
Bijlage 1 Toelichting bij aanwijzingsbesluit beschermd stadsgezicht	42

Beleid

Hoofdstuk 1 Kaart



Hoofdstuk 2 Het project

2.1 Welkom

Welkom op de website over de omgevingsvisie voor de historische binnenstad van Dokkum. Hier vindt u de gewenste ontwikkelingsrichting voor de historische binnenstad van Dokkum. De visie geeft de koers aan. Het is geen spoorboekje maar een kompas waarmee richting wordt gegeven aan afwegingen die de komende tijd gemaakt moeten worden ten aanzien van initiatieven van marktpartijen en de gemeente.

Initiatiefnemer voor deze visie is de gemeente Dongeradeel. De visie is opgesteld voor en door Dokkum door middel van een intensief proces dat door Rho adviseurs voor leefruimte is begeleid. Een groot aantal stakeholders en bewoners is bij de totstandkoming betrokken geweest. De visie voor de historische binnenstad kan daarom rekenen op draagvlak.

Graag nodigen wij u uit om door de omgevingsvisie te 'bladeren'. Centraal op de website staat de visiekaart. Vanuit deze kaart zijn diverse links opgenomen naar verschillende onderdelen of locaties voor een toelichting. Dit is ook raadpleegbaar via de menubalk. Wilt u weten of uw initiatief past binnen de omgevingsvisie? Deze visie is een eerste toetsingskader. Voor de concrete haalbaarheid van uw initiatief kunt u contact opnemen met de gemeente.

2.2 Aanleiding

Dokkum is hét regionale centrum van Noord Friesland. Als één van de Friese Elfsteden heeft de stad sinds lange tijd stadsrechten waardoor het zich heeft ontwikkeld tot belangrijk centrum voor de regio. Door de aanwijzing als beschermd stadsgezicht in 1971 heeft de historische binnenstad van Dokkum een waarde gekregen waar ze trots op mag zijn. De vele monumenten, karakteristieke panden en structuren geven de stad haar unieke uitstraling.

Dokkum heeft een aantrekkelijke binnenstad en een groot winkelaanbod. De historische stad met haar karakteristieke en monumentale panden maken van de binnenstad een prettig woongebied. De smalle straten en de grachten met de groene bolwerken erom heen maken de historische stad compleet. Er zijn niet veel steden zo compleet en compact als Dokkum. Er wordt niet alleen gewoond en gewerkt, Dokkum is ook een regionaal koopcentrum.

Dokkum ondervindt de gevolgen van de vergrijzing, krimp, verandering in koopgedrag (o.a. online aankopen) en de economische crisis. Mede hierdoor is de leegstand in het centrum van Dokkum tussen 2004 en 2014 toegenomen. Ondanks de toename van de leegstand is de totale omvang van het winkelaanbod in de binnenstad vrijwel gelijk gebleven. De samenstelling is wél veranderd. Het mooie decor van de historische binnenstad met haar ommeland maken Dokkum aantrekkelijk voor een uniek aanbod.

Binnenkort is de 'Centrale as' gereed. Hierdoor wordt Dokkum beter toegankelijk voor de regioconsument en toerist. Echter met de 'Centrale as' worden ook andere plaatsen beter bereikbaar. Dokkum onderscheidt zich van andere plaatsen door de historie van de stad, de vele karakteristieke panden, het beschermde stadsgezicht, het water in de stad en de nabijheid van de Waddenzee. Hierdoor is Dokkum ook aantrekkelijk als toeristisch centrum.

Al deze ontwikkelingen vormen, samen met verplichting voor het actualiseren van het bestemmingsplan, de aanleiding om met betrokken partijen een gezamenlijke ambitie en koers voor de binnenstad van Dokkum te bepalen. Een ambitie en koers die een kader en uitnodiging zijn voor toekomstige ontwikkelingen.

2.3 Proces

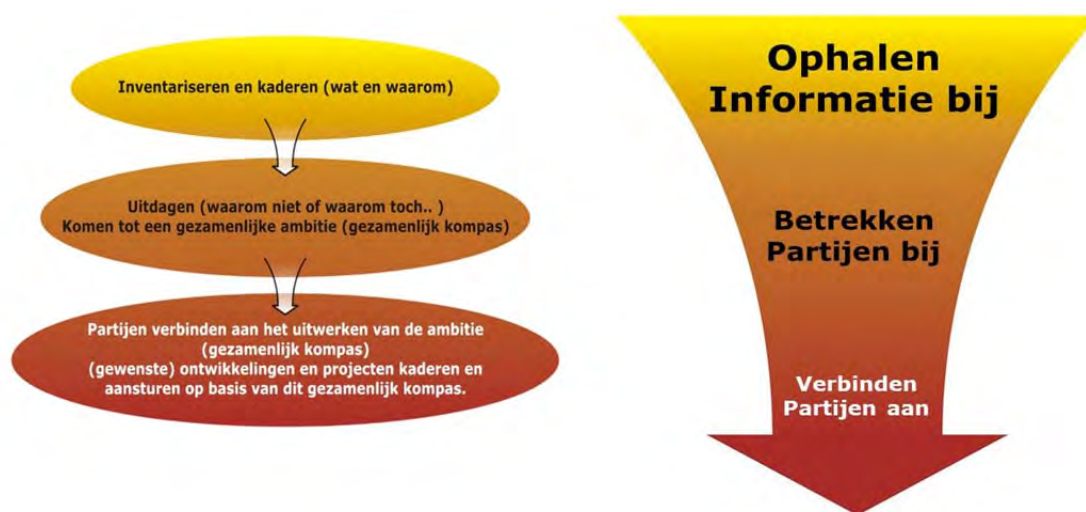
Hoe is deze visie ontstaan?

De visie is tot stand gekomen met de partijen die van belang zijn voor de toekomst van Dokkum: gemeente, ondernemersvereniging, wijkraad, vastgoedeigenaren, makelaars, experts op het gebied van recreatie en toerisme en experts op het gebied van cultuurhistorie en uiteraard de bewoners van de stad. Deze aanpak stimuleert betrokkenheid en participatie en verantwoordelijkheid voor de uitvoering.

Gekozen is voor een procesaanpak in drie stappen:

1. ophalen van informatie bij de partijen: ambtenaren en bestuurders van de gemeente Dongeradeel en maatschappelijke stakeholders;
2. betrekken van deze partijen bij de keuzemogelijkheden en de keuze voor een koers/ambitie;
3. verbinden van partijen aan het uitwerken van de gekozen ambitie/missie en de hoofdlijnen van de visie.

Deze aanpak zorgde er voor dat de partijen konden 'meegroeien' in het proces en daarmee de 'ambassadeurs' van de visie zijn geworden.



Het ophalen is gebeurd door in gesprek te gaan met de verschillende groepen: ambtenaren en bestuur gemeente en maatschappelijke stakeholders. Op deze wijze werd duidelijk hoe er vanuit verschillende invalshoeken tegen de problematiek en de gewenste toekomst van Dokkum werd aangekeken. Er is gezocht naar kansen en mogelijkheden voor de binnenstad, maar ook naar fricties en onmogelijkheden. Dit omdat niet alle belangen gelijkgestemd zijn. De eerste fase is afgesloten met een stadswandeling waarbij alle stakeholders en andere geïnteresseerden door 'dezelfde ogen' hebben kunnen kijken naar de binnenstad. Een groot aantal plekken is bekeken en besproken. Tijdens deze wandeling hebben de verschillende stakeholders nader kennis gemaakt en opvattingen en ideeën uitgewisseld. Alle informatie is vervolgens naast elkaar gelegd waaruit vervolgens een aantal kansen en verbeterpunten zijn geformuleerd.

Er bleken vier belangrijke discussiepunten uit te komen: de omvang van Het kernwinkelgebied, de toekomstige functie van De Zijl als De ontmoetingsplek van de binnenstad, de toekomstige functie van De Markt en de Verkeersstructuur. In het Debat van Dokkum zijn alle maatschappelijke stakeholders en andere belangstellenden van de stad via diverse media uitgenodigd om mee te praten over deze discussiepunten. Naar aanleiding van het stadsdebat is een terugkoppeling gedaan richting het college van burgemeester en wethouders en de gemeenteraad.

Hierna is in hoofdlijnen de omgevingsvisie opgesteld. De resultaten en de visie op zich zijn teruggekoppeld richting het college, de maatschappelijke stakeholders en de stad. Tijdens dit proces is over een aantal gevoeligheden gediscussieerd. Dit heeft geresulteerd in deze omgevingsvisie. Dit laatste deel van het proces stond centraal als het betrekken en verbinden van partijen aan de visie. De omgevingsvisie is begin 2016 voorgelegd aan de gemeenteraad voor besluitvorming.

Hoofdstuk 3 Ambitie

3.1 Ambitie

De historische binnenstad van Dokkum bevat kwaliteiten die aantrekkelijk zijn voor bewoner, regioconsument en toerist. Dokkum is uniek in de regio. In de binnenstad geeft de grote verscheidenheid aan historische panden en de wegenstructuur de stad haar charme. Dit unieke historische karakter moet behouden blijven en versterkt worden. De binnenstad van Dokkum zal ook in de toekomst dé ontmoetingsplek van de bewoners zijn, centrum voor de regio en bestemming voor de toerist.

Daarvoor is het nodig dat we de huidige kwaliteit van Dokkum opwaarderen: *van een 7 naar een 9!*

Alle partijen onderschrijven de gezamenlijke ambitie die voor Dokkum is geformuleerd:

- een levendige - historische - kwalitatief hoogwaardige binnenstad
- waar het goed wonen en werken is
- die een ontmoetingsplek is voor de eigen inwoners
- die de regio weet te binden voor centrumfuncties
- die attractief is als bestemming voor toeristen

Om dit te bereiken zullen (verborgen) talenten en kansen beter benut worden en aanwezige kwaliteiten versterkt, beter zichtbaar en beleefbaar worden gemaakt. Dit wordt bereikt door het:

- verhaal van Dokkum te vertellen en uit te dragen
- toevoegen van voorzieningen en publiekstrekkingen
- benutten van beschikbare of vrijkomende locaties

3.2 Koers

Gekozen is voor een koers van beleving en kwaliteitsverbetering, voor verbeteren en niet veranderen. Dokkum bezit een unieke waardevolle historische binnenstad met veel potentie. Historisch Dokkum met de vele monumenten en karakteristieke panden, bolwerken, de grachten en het compacte winkelgebied draagt hier aan bij. De visie richt zich op de toekomstige functie van een aantal locaties of gebieden die bijdragen aan het behalen van de ambitie voor Dokkum.

Voorgesteld wordt om de kwaliteit te verbeteren door onder andere het volgende:

- De historische binnenstad completeren door het vaststellen van een minimaal kwaliteitsniveau voor de bebouwde omgeving, waarbij gebruik gemaakt wordt van de aanwezige monumenten en karakteristieke panden. Hieraan gekoppeld de kans om mindere plekken en panden aan te pakken. Een eerste aanzet hiervoor wordt gegeven met de Historische waardenkaart.
- Het versterken van de verschillende functies in de binnenstad door Het

kernwinkelgebied duidelijk af te bakenen, met daarbuiten de mogelijkheid om de functie woon- en werkgebied te versterken en het toevoegen van ontbrekende centrumfuncties.

- Het laten aansluiten van de Verkeersstructuur op de verschillende functies die voorkomen, waarbij de verkeersfunctie in het kernwinkelgebied ondergeschikt is aan het winkelen. Een duidelijke inrichting van het kernwinkelgebied helpt daar bij.
- Een ruimtelijke en functionele verbetering van de volgende gebieden:
 1. De Markt is aan een kwalitatieve verbetering toe. Het plein heeft op dit moment geen eenduidige functie. Er is voldoende potentie om van het plein een prettige leefomgeving te maken waar ruimte wordt geboden aan verschillende functies.
 2. De inrichting van het gebied De Zijl en Diepswal is nu vooral gericht op de verkeersfunctie. Dit gebied functioneel echter De ontmoetingsplek van de binnenstad. Hier kan historisch Dokkum optimaal worden beleefd. Het gebied is zeer geschikt als verblijfplaats en voor activiteiten. Dat vraagt om meer ruimte voor onder andere Horeca met terrassen en een aanpassing van de huidige Verkeersstructuur.
 3. De entrees naar de binnenstad moeten worden opgewaardeerd om een 'wow'-effect bij de bezoeker te laten ontstaan. Belangrijk is daarbij een nieuwe looproute vanaf de Halvemaanspoort langs het water in de richting van De Zijl en een kwaliteitsverbetering van de aanlooproute van de Aalsumerpoort naar het kernwinkelgebied.

Hoofdstuk 4 Toekomstvisie

4.1 Beleving van de historie

Dokkum is een prachtige stad met een lange historie. Veel van dit verleden is nog te ervaren in de binnenstad. Toch is het verhaal van Dokkum niet voor iedereen duidelijk afleesbaar en herkenbaar. Naast behoud en versterking van de historische uitstraling, wordt er ingezet op het uitdragen van de rijkdom van Historisch Dokkum.



4.1.1 Historisch Dokkum

De historische structuur van de binnenstad wordt sterk bepaald door de waterlopen in de stad waarvan het Groot- en het Kleindiep het belangrijkste gedeelte vormt binnen de bolwerken. De huidige structuur verwijst nog grotendeels naar de historische functie van dit gebied als haven met zeesluis (De Zijl). Het gebied is dan ook bij uitstek geschikt als museumhaven.

Rond de binnenstad maakt de stadsgracht met de bastions en twee molens het beeld van de historische stad compleet. Aan de noordzijde is het gewenst voor de totale beleving van de bolwerken en historische binnenstad de omgevingskwaliteit op te waarderen. Hier hebben zich in de loop van de tijd ontwikkelingen voorgedaan die niet passen in het beeld in en rond de binnenstad.

Enkele entrees tot de binnenstad verwijzen met de benaming naar de historie. De Aalsumerpoort en de Hanspoort beheersten onder andere de toegang tot de landwegen. Ook in de toekomst is de Aalsumerpoort een van de belangrijke toegangspoorten voor de regionale consument en toerist door de komst van de Centrale As. Het is belangrijk om die bezoekers op een goede manier de stad in te loodsen met de juiste bewegwijzering en informatie.

De vele monumenten en karakteristieke panden geven de stad haar unieke historische waarde. Deze waarde is ook in de toekomst bepalend. De panden zijn in één rooilijn gesitueerd en hebben een individuele uitstraling met verticale gevelindeling. Veelal is sprake van twee lagen met kap, onderling in hoogte en breedte verschillend. De aanwezigheid van de historische bebouwing bepaalt het minimale kwaliteitsniveau waarbij toekomstige ontwikkelingen moeten aansluiten. De Historische waardenkaart geeft daar richting aan. De Toelichting bij aanwijzingsbesluit beschermd stadsgezicht geeft meer gedetailleerde informatie over de historische stad Dokkum.

Dokkum verwierf grote bekendheid door de moord op Bonifatius in 754, waardoor de stad een bedevaartsoord werd. Dokkum werd een geestelijk centrum. Veel toeristen komen dan ook voor dit verhaal naar de stad. De verwachting is dat ook de toekomst dit verhaal blijft trekken. Inspelen op dit onderwerp en een goede informatieverstrekking zijn noodzakelijk om de toeristenstroom te houden.

Dokkum staat ook bekend als één van de Friese Elfsteden. Het keerpunt van de Elfstedentocht bevindt zich bij De Zijl in het centrum van de stad. Toeristen komen graag naar Dokkum als één van de Elfsteden. Naast de bekende schaatselfstedentocht zijn er inmiddels vele andere versies van elfstedentochten (motor, fietsen, wandelen, roeien, etc.) waardoor veel bezoekers in Dokkum komen. De Elfstedentocht is daarmee een belangrijke trekker voor bezoekers naar de stad, ook in toekomst.

Naast deze historische trekkers verwerft het evenement 'De admiraliteitsdagen' steeds meer bekendheid en wordt steeds groter opgezet. Bij dit evenement wordt

ingezet op het maritieme verleden van Admiraliteitsstad Dokkum.

4.1.2 Historische waardenkaart

Het algemene uitgangspunt van deze visie is om het unieke, historische karakter van de binnenstad te behouden en te versterken. De meeste panden in de binnenstad zijn individueel en geplaatst in één rooilijn. De variatie in breedte en hoogte, de twee lagen met kap en de verspringende hoogte van de dakgoot geven de binnenstad haar waardevolle historische karakter. De vele monumenten en de karakteristieke panden liggen verspreid over de binnenstad met een concentratie rond het Groot- en Kleindiep. Toekomstige ontwikkelingen moeten aansluiten bij de kwaliteit in de directe omgeving.



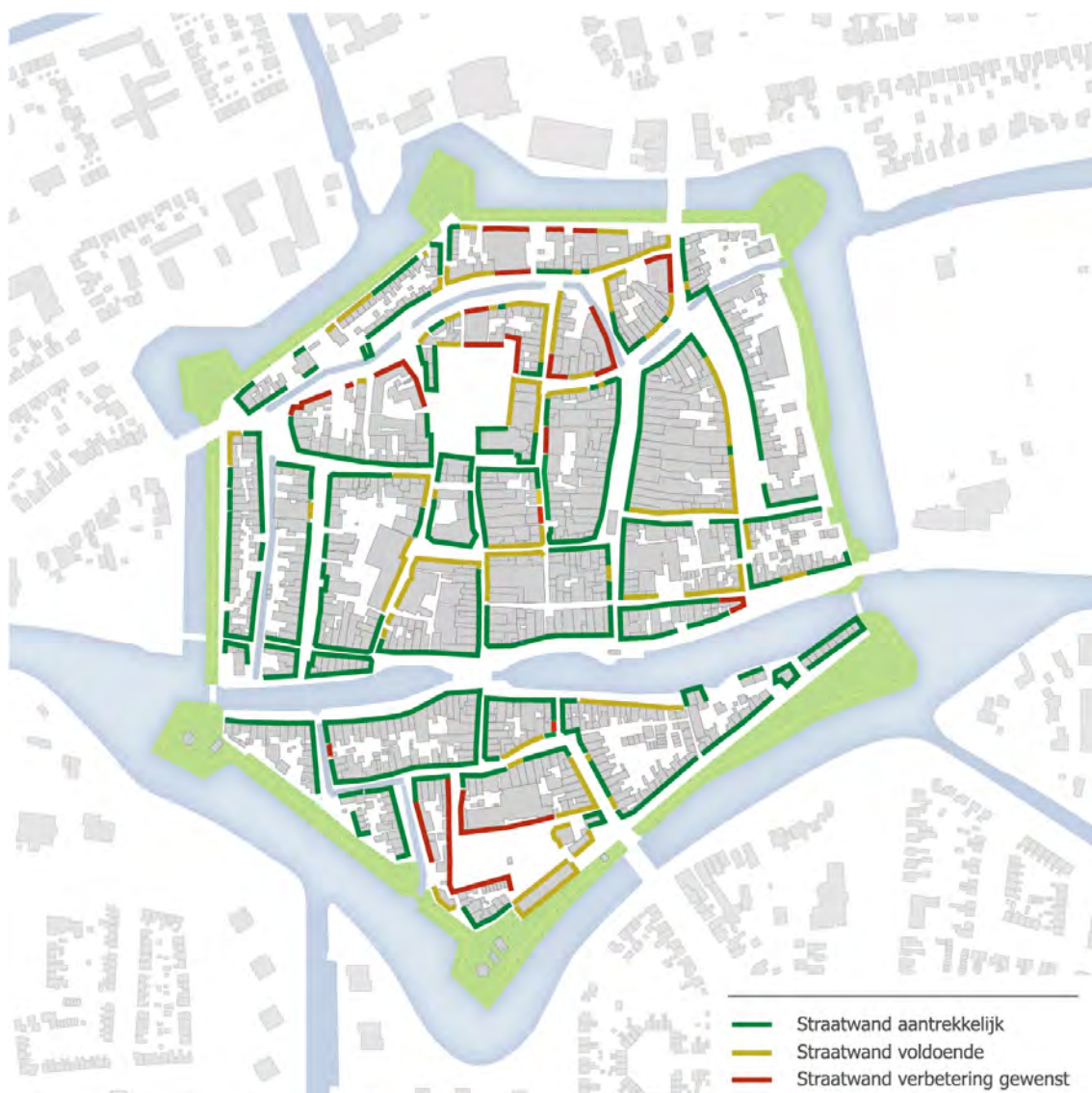
Voorbeelden van ontwikkelingen die de kwaliteit versterken zijn de renovatie van de panden aan de Anjelierstraat en de Wortelhaven en herbestemming van de kerk aan de Oostersingel.

Op onderstaande kaart zijn is het kwaliteitsniveau in beeld gebracht. Voor de individuele panden worden de uitersten getoond: aan de ene kant de monumenten, aan de andere kant de panden die het beeld van de binnenstad (sterk) negatief beïnvloeden.



Daarnaast geeft de kaart inzicht in de kwaliteit van de gevelwanden. Op locaties met de laagste niveaus kan in potentie de meeste kwaliteit verbeterd worden. Panden waar geen waardering aan gegeven is, hebben het kwaliteitsniveau 'voldoende'. Eventuele ontwikkelingen op locaties die het niveau 'onvoldoende' halen, moeten

minimaal het niveau 'voldoende' nastreven, maar voor een totale verbetering van de kwaliteit is het niveau 'gevelwand aantrekkelijk' gewenst. Voor toekomstige ontwikkelingen moet een dergelijk kennisdocument uitgewerkt worden als toetsingskader voor initiatieven.



4.1.3 Inrichting openbare ruimte

Een middel om Dokkum beter op de kaart te zetten als aantrekkelijke binnenstad is een verbetering van de inrichting van de openbare ruimte. Een goede inrichting van de openbare ruimte levert namelijk een positieve bijdrage aan de beleving van de historische binnenstad. Belangrijk hierbij is dat de inrichting afgestemd is op het historische karakter, terwijl niet wordt ingeleverd op de functionaliteit.

De functie van een gebied of straat is leidend voor de inrichting van de openbare

ruimte. Of met andere woorden: de inrichting van een gebied dwingt af wat wel en niet is toegestaan. Uiteraard verschilt dit per type gebied.

In Het kernwinkelgebied zal de inrichting afgestemd zijn op het winkelend publiek. Hier wordt ruimte geboden aan de voetganger en de fietser. Het verblijf staat hier voorop. Ondergeschikt daaraan is er ruimte voor autoverkeer. De inrichting moet hierop zijn afgestemd: brede stoepen of geen stoepen, bankjes en goede verlichting, eventueel groen. De mogelijkheid bestaat om gebieden af te sluiten voor autoverkeer op drukke dagen.

Buiten het kernwinkelgebied in de Aanloopstraten en de Aanlooproutes moet voldoende ruimte zijn voor de voetganger en fietser om de stad op een veilige manier te betreden. Daar horen brede stoepen bij, oversteekplaatsen, eventueel aparte fietspaden, verlichting en daarnaast ruimte voor de auto.

In de woongebieden rond de hiervoor beschreven gebieden en straten zal de inrichting zijn afgestemd op de ruimte die er is voor eventuele trottoirs, parkeerplaatsen, groen, etcetera. Het Wonen en Werken met alle bijbehorende verkeersvormen en -bewegingen, spelen hier een rol. Groen en rust in de openbare ruimte maken deel uit van een prettige woonomgeving.



4.1.4 Reclame-uitingen

Om het historisch straatbeeld in de binnenstad zichtbaar te maken is het noodzakelijk een actief reclamebeleid te voeren. Dit beleid zorgt ervoor dat reclame-uitingen passen in de omgeving, minimaal zijn en op elkaar afgestemd. Er moeten afspraken worden gemaakt met de ondernemers om een gezamenlijk straatbeeld te creëren. Het huidige reclamebeleid moet worden herzien en vervolgens worden gehandhaafd. Onderscheid tussen Het kernwinkelgebied, Aanloopstraten en Aanlooproutes kan worden gemaakt, waarbij toepassing van het reclamebeleid in het kernwinkelgebied het meest verregaand wordt doorgevoerd.

Het huidige reclamebeleid zet in op nieuwvestiging van winkels die hieraan moeten voldoen en niet op de bestaande situatie. Dit zorgt voor scheefgroei. Het huidige straatbeeld is onrustig, rommelig en onoverzichtelijk. Het historische waardevolle

straatbeeld verdwijnt hierdoor naar de achtergrond. Voor de (winkelende) bezoeker levert juist dat historische beeld een meerwaarde op. Een rustiger straatbeeld resulteert in een langer verblijf en een hogere besteding.



4.2 Het kernwinkelgebied

Het winkelgebied is relatief groot en heeft veel uitlopers. Bijzonder is dat de binnenstad geen supermarkt meer kent als trekker. Deze zijn deels aan de rand van de binnenstad gevestigd.

Er is sprake van leegstand in het winkelgebied. Dit is een trend van deze tijd: minder winkels in de binnensteden en hierdoor meer leegstand. Dit is toe te schrijven aan meer verkoop via internet, de economische crisis en het verschuiven van koopstromen en functies van winkelgebieden.

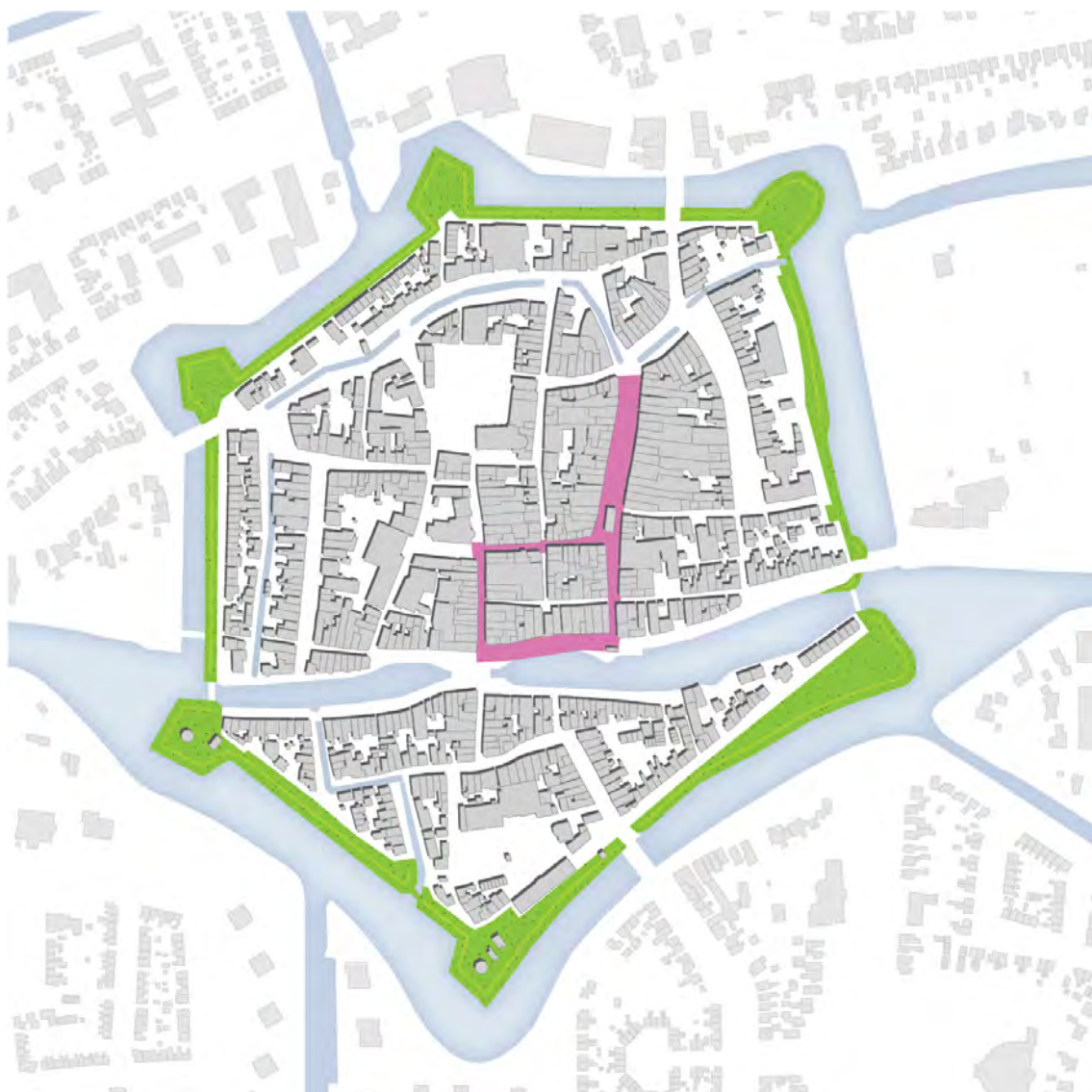
Om de kwaliteit van het winkelgebied op peil te houden en zo mogelijk te versterken moet het (kern)winkelgebied compacter worden. Hierdoor is de kans dat dit gebied volledig wordt gevuld met detailhandel en horeca groter. Gekozen is voor de 'd', die bestaat uit de straten: Grote- en Kleine Breedstraat, Hoogstraat, Waagstraat en Diepswal. De afbakening is weergegeven op de kaart.

Binnen het kernwinkelgebied is ruimte voor winkels en Horeca. Dit betekent dat de functie Wonen ondergeschikt wordt. Wonen is alleen mogelijk op de eerste en hogere verdiepingen en niet op de begane grond.

Voor de kwaliteit van het winkelgebied en het verlengen van de verblijfsduur is het belangrijk dat er in het circuit een of meer concentratieplekken zijn voor horeca. Hierbij is een uitzicht en de mogelijkheid voor zien en gezien worden belangrijk.

Het bestaande winkelgebied is deels ingericht als verkeersruimte. Op de Boterstraat, de Koornmarkt, de Kleine Breedstraat, de Diepswal en De Zijl overheerst zelfs de ruimte voor het autoverkeer. Hierdoor is er geen sprake van een prettige, uitnodigende sfeer voor winkelend publiek. Een kwaliteitsslag is nodig om te bewerkstelligen dat het (gehele) kernwinkelgebied uitnodigend is om gedurende een langere tijd te verblijven. Dit wordt bereikt door het gebied in de eerste plaats in te richten als verblijfsgebied. De automobilist zal er te gast zijn.

Een verbetering van de kwaliteit is ook nodig om Historisch Dokkum zichtbaar te maken. De zichtbaarheid van de panden kan worden verbeterd door het aantal Reclame-uitingen te beperken.



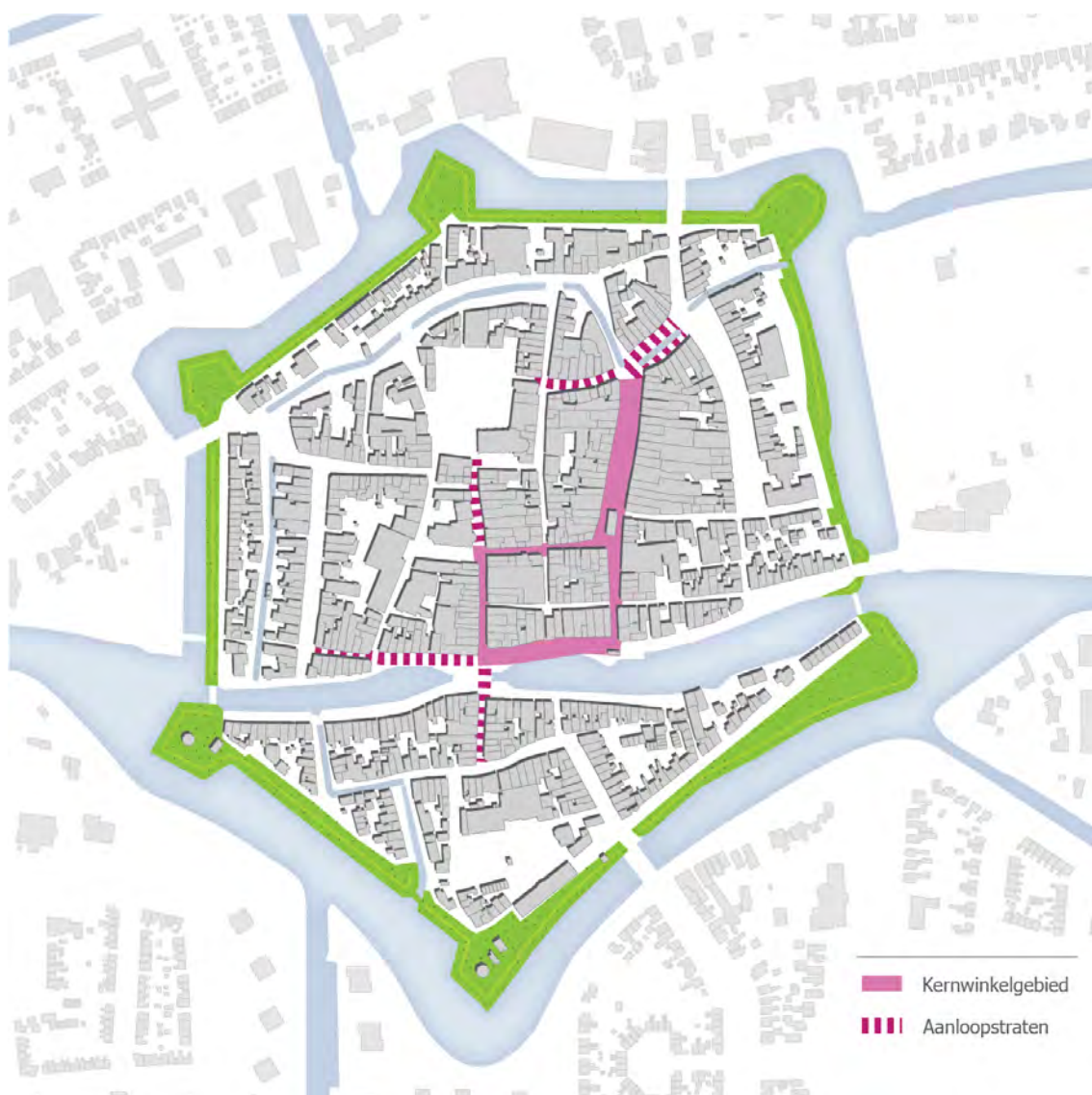
4.3 Aanloopstraten

In de uitlopers van de 'd' ligt een aantal straten waar detailhandel, horeca en dienstverlening worden afgewisseld door wonen. Dit zijn de aanloopstraten. Het gaat om de Koornmarkt, de Boterstraat, het noordelijk deel van de Hoogstraat (vanaf de Bonifatiuskerk tot aan de Markt), de Nauwstraat en de Vlasstraat. Dit is de kraamkamer voor het kernwinkelgebied met in de toekomst minder ruimte voor detailhandel en horeca. Hier is ruimte voor ambachtelijke bedrijven, galeries, dienstverlening en detailhandel in streekeigen producten. De Nauwstraat heeft al een dergelijke uitstraling met dit type winkels en/of bedrijven. In tegenstelling tot in Het kernwinkelgebied is in deze straten het wonen ook mogelijk op de begane grond. Belangrijk verschil met de woonstraten is dat in de aanloopstraten een uitwisseling van functies mogelijk is. Zo geldt dat wanneer in een aanloopstraat een bedrijfspand wordt omgezet naar een woonpand dit na verloop van tijd weer 'teruggezet' kan worden. Wanneer in woonstraten een bedrijfspand wordt ontwikkeld tot een woonpand dan blijft dit zo. De aanloopstraten maken deel uit van de Aanlooproutes van en naar het kernwinkelgebied.

In veel straten die grenzen aan het kernwinkelgebied komt leegstand voor. Daarom wordt aansluitend aan het winkelgebied voor de aanloopstraten ook gekozen voor compact en aantrekkelijk om zo het totaalbeeld van het winkelgebied duidelijk te begrenzen.

Om de herkenbaarheid van de aanloopstraten te versterken, is het wenselijk ook hier de Inrichting openbare ruimte aan te pakken. Het moet het voor de consument duidelijk zijn dat hij of zij zich niet in de 'd' bevindt, maar in een aanloopstraat richting de 'd'. Op deze manier fungeert de openbare ruimte als bewegwijzering.

De ligging van de aanloopstraten en de verbinding met het kernwinkelgebied is weergegeven op de kaart.



4.4 Aanlooproutes

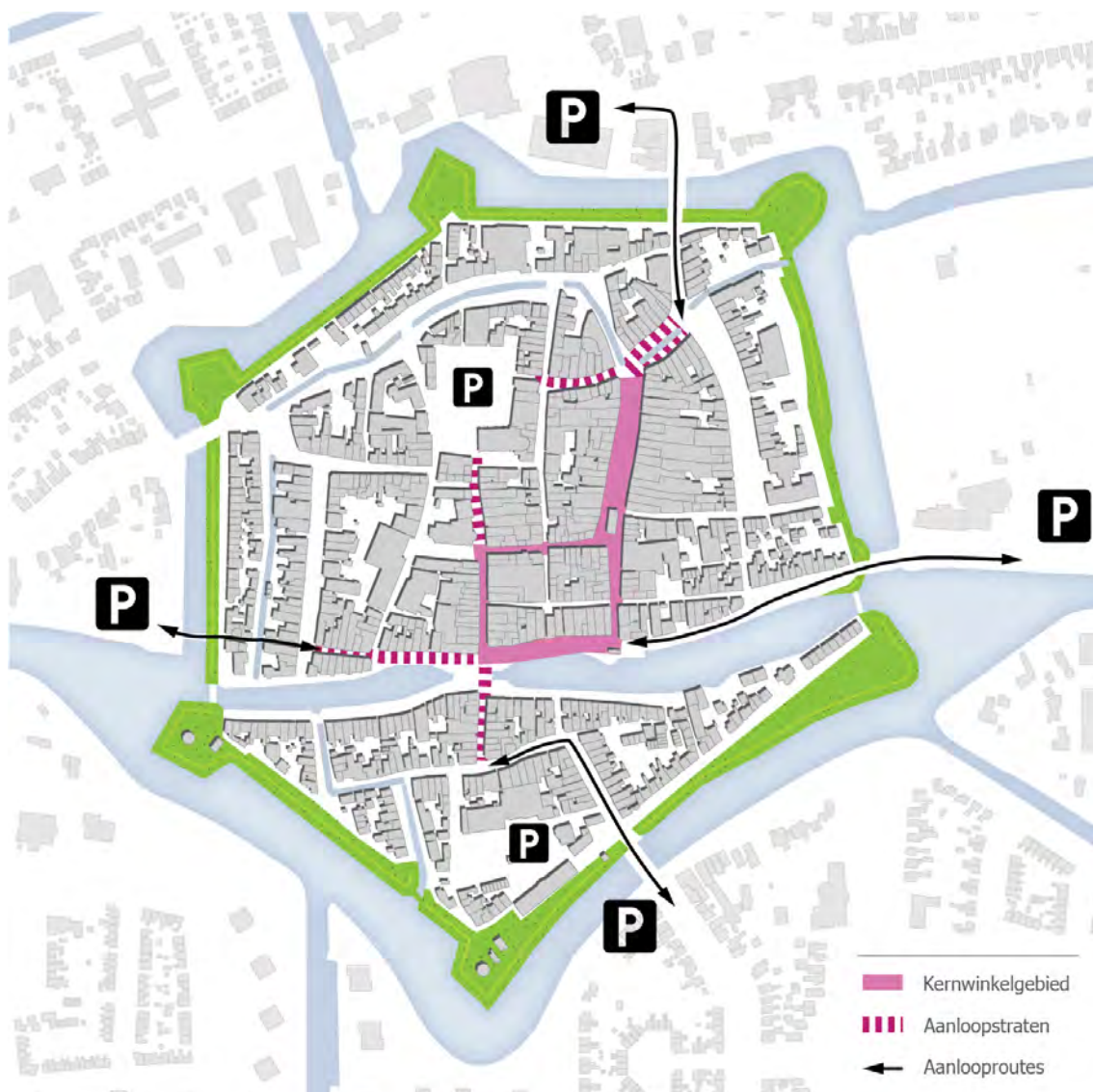
Vanaf de parkeerterreinen buiten de bolwerken lopen de bezoekers via 'aanlooproutes' naar het kernwinkelgebied. Hier begint de beleving van de stad Dokkum.

De binnenstad van Dokkum kent vier toegangspoorten: de Aalsumerpoort aan de noordkant, de Halvemaanspoort aan de oostkant, de Woudpoort aan de zuidkant en de Hanspoort aan de westkant. De looproutes van de entrees naar de binnenstad zijn verschillend van karakter en kwaliteit.

De afstand van de verschillende parkeerterreinen naar het kernwinkelgebied wordt als groot ervaren door de minder aantrekkelijke route door de binnenstad. Een kwaliteitsverbetering is zeker gewenst. Uitzondering hierop vormt de route vanaf de

Helling via de Koekebakkerssteeg en de Nauwstraat. Deze route gaat door een historische omgeving met zicht op de bolwerken en nodigt vanaf de eerste stap uit om de binnenstad in te lopen.

Het doel is om de bezoekers zo lang mogelijk in de binnenstad te laten verblijven en een goede eerste indruk van Dokkum te geven. Dit 'wow'-effect wordt bereikt door de bezoekers bij de hand te nemen, te verrassen en een goede blik op Historisch Dokkum te geven.



4.4.1 Aalsumerpoort

Aalsumerpoort is een van de historische 'toegangspoorten' tot de binnenstad van Dokkum. Hier is ruimte voor gratis parkeren. Parkeren bij de Aalsumerpoort is aantrekkelijk omdat hier de mogelijkheid bestaat om de dagelijkse boodschappen te combineren met winkelen in de binnenstad. De omgevingskwaliteit van de route naar Het kernwinkelgebied is goed door de aanwezigheid van historische panden. Dit zorgt er echter niet automatisch voor dat die consumenten ook de binnenstad bezoeken, omdat deze niet direct zichtbaar is door bijvoorbeeld reclame-uitingen. De verkeersfunctie op deze route is bovendien bovengeschild aan de verblijfsfunctie waardoor de veiligheid en beleving niet optimaal is voor het langzame verkeer. Een andere inrichting met meer ruimte voor de voetganger is gewenst. Hierbij kan worden gedacht aan het verplaatsen van het autoverkeer naar één zijde en ruimte voor de voetgangers aan de andere zijde.

Parkeren bij de Aalsumerpoort is ook mogelijk op het parkeerdek 't Panwurk. Deze is verouderd en past niet bij het beeld rond de bolwerken: een kwaliteitsslag is hier nodig. Vernieuwing kan tegelijkertijd meer parkeerplaatsen opleveren. De looproute van dit parkeerterrein naar de binnenstad kan een nog grotere belevingswaarde krijgen door deze te koppelen aan het water. Gedacht kan bijvoorbeeld worden aan een voetgangersbrug naar het Noorderbolwerk of een pad langs/over het water naar de bestaande brug van de Aalsumerpoort. Door verbetering van de looproute moet uiteindelijk een win-win situatie ontstaan voor de bezoekers én de ondernemers.

4.4.2 Halvemaanspoort

De Halvemaanspoort is een van de historische 'toegangspoorten' tot de binnenstad van Dokkum. De huidige wandelroute vanaf het Harddraverspark via het Oosterbolwerk naar Het kernwinkelgebied laat dit historische beeld echter niet zien. Via het Oosterbolwerk en de Oostersingel komt het winkelend publiek via de 'achterkant' van de binnenstad binnen. Bezoekers worden niet uitgenodigd de ontmoetingsplek en de parel van Dokkum te ontdekken. De verkeersfunctie op deze route is bovengeschild aan de verblijfsfunctie: het trottoir over de brug is erg smal en de inrichting is voornamelijk gefocust op de auto en de fiets.

Om van de route vanaf de Halvemaanspoort naar het kernwinkelgebied een aantrekkelijke aanlooproute te maken is het nodig meer historische belevingswaarde toe te voegen. Door de belangrijkste looproute langs het Grootdiep te leggen, ontstaat goed zicht op het mooiste stuk van Dokkum (De Zijl e.o.) en wordt de bezoeker naar De ontmoetingsplek van de binnenstad geleid. Bezoekers komen hierdoor meteen langs een museum en een informatiepunt. Gekoppeld hieraan moet de openbare ruimte logisch en sturend ingericht worden zodat de route duidelijk wordt.

Voor de toekomstige inrichting van dit gebied is het van belang dat de voetganger en fietsers een meer prominente rol krijgt ten opzichte van het autoverkeer. Dit kan onder andere worden gerealiseerd door een looproute langs het Grootdiep te

realiseren, een zogenaamde wandelboulevard. De looproute aan het water, vanaf de Halvemaanspoort tot en met de Diepswal, kan worden verlengd tot aan de Turfmarkt. Op deze manier krijgt de beleving van het Groot- en Kleindiep met alle karakteristieke panden aan weerszijden een andere dimensie. Daarnaast zal ook de bebouwde omgeving rond de Halvemaanspoort een kwaliteitsimpuls moeten krijgen.

De impressie geeft weer hoe de kwaliteitsverbetering bij de Halvemaanspoort kan worden vormgegeven.



4.5 De ontmoetingsplek van de binnenstad

De Zijl, en het daar direct mee verbonden Groot- en Kleindiep, vormt de parel van Dokkum. Het is de mooiste plek van Dokkum door de vele karakteristieke panden en gezichten. De grachten Groot- en Kleindiep die door de binnenstad lopen, vormen een unieke beleving van deze vestingstad.

Daarnaast vormt De Zijl de verbinding tussen het noorden en het zuiden van de binnenstad. Hiermee hangt automatisch samen dat het een belangrijk onderdeel vormt van de Verkeersstructuur. Het autoverkeer heeft een prominente rol in het gebied rondom De Zijl, waardoor een deel van het gebied geen aantrekkelijk verblijfsgebied voor bezoekers is.

De Zijl heeft de potentie om dé ontmoetingsplek van de stad te worden. Dit gebied is ook geschikt als plek voor activiteiten en een van de weinige plekken in de binnenstad waar je tot laat in de zon kunt zitten. Door De Zijl en de Diepswal anders in te richten en beter geschikt te maken voor terrassen bij de horeca en ruimte voor nieuwe horeca wordt het verblijf een stuk aangenamer. Aandacht moet er wel zijn voor het creëren van luwte in verband met de wind. Bewoners en bezoekers zullen

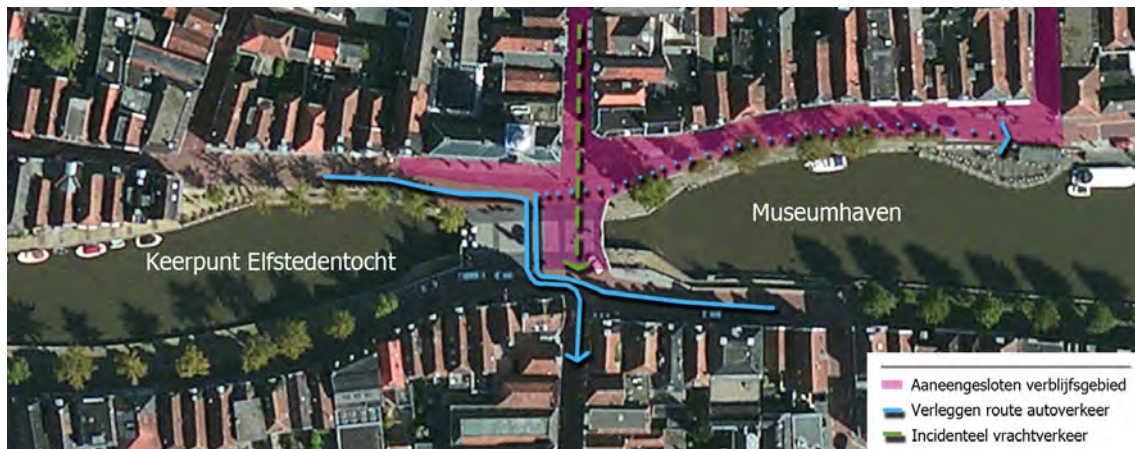
de kwaliteit van het gebied beter kunnen ervaren.

Het stadhuis (of een deel daarvan) met het plein ervoor is uitermate geschikt om bijvoorbeeld als horecafunctie hier bij te betrekken. Hieronder is een impressie weergegeven van hoe dit gebied optimaal benut kan worden.



Tot slot is De Zijl een ontmoetingsplek omdat het een verbindend element is in de Beleving van de historie van Dokkum. Hier komen meerdere verhalen bij elkaar op het mooiste plekje van de stad. Dit geeft extra mogelijkheden om de bezoekers zo lang mogelijk in het gebied te laten verblijven en recreëren.

Voor een betere aansluiting van De Zijl op het kernwinkelgebied, is het gewenst dat er hier ruimte is voor activiteiten (om de potentie van de plek optimaal te benutten). Hiervoor is het gewenst het verkeer over De Zijl minder prominent aanwezig te laten zijn. Verlegging van de rijstrook aan de oostzijde naar de westzijde is een optie, maar zal nader onderzocht moeten worden. De oostelijke zijde geeft namelijk een mooie doorkijk richting de Hoogstraat en Vlasstraat.



4.5.1 Diepswal

De zuidelijke grens van het kernwinkelgebied wordt gevormd door de Diepswal. Ook hier zal de inrichting van het gebied afgestemd moeten zijn op de functie. Dit betekent dat een beter evenwicht moet worden gevonden tussen de optimale bereikbaarheid van het gebied en het benutten van de potentie vanuit de aanwezige ruimtelijke kwaliteit. Per saldo is het gewenst dat er meer ruimte komt voor het winkelend publiek, activiteiten en de bezoeker van de stad en minder ruimte voor de auto.

Om dit te bereiken wordt hier éénrichtingsverkeer ingesteld. Daarbij kan de openbare ruimte worden heringericht. De ruimte voor de auto wordt beperkt tot wat minimaal nodig is. Hierdoor ontstaat ruimte bij de gevels en langs de kade voor bijvoorbeeld terrassen, wandelaars of winkelend publiek.

Voor de beleving van de historische kwaliteit van dit deel van de stad is het nodig ook hier het aantal Reclame-uitingen te beperken.



4.6 De Markt

Groen, rust, ruimte en historie

De Markt maakt geen deel uit van Het kernwinkelgebied of de Aanloopstraten. Dit biedt kansen om van de Markt een plein te maken dat complementair is aan de overige functies in de binnenstad. De bewoners hebben behoefte aan meer groen in de binnenstad. De toerist mist een ruimte om even de drukte van de stad achter zich te laten. Door de historie en ligging van de Markt is deze plek hier uitermate geschikt voor.

In de afgelopen jaren zijn diverse plannen gepresenteerd om de Markt anders in te richten. Er is veel draagvlak voor een andere inrichting, als er ruimte blijft voor parkeren en evenementen op de Markt. De Markt moet een multifunctionele omgeving worden, waarbij de aanwezige functies beter op elkaar worden afgestemd en met de inrichting één geheel vormen.

Vermindering van het aantal huidige parkeerplaatsen is mogelijk, mits dit elders wordt gecompenseerd. Dit geldt ook voor de evenementen die gehouden worden op de Markt. Alternatieve locaties zijn denkbaar, waarbij het de bedoeling is zoveel mogelijk activiteiten in de binnenstad te behouden.



4.7 Verkeersstructuur

In de binnenstad moeten de verkeersstructuur en de functies op elkaar afgestemd zijn. Dit is een van de uitgangspunten van deze visie. Vanuit de winkelstructuur die wordt gevormd door de 'd' van Dokkum, is het wenselijk in en rondom Het kernwinkelgebied een optimaal leef- en verblijfsklimaat te creëren waarbij de auto te gast is in dit gebied. Uitgangspunt hierbij is dat de binnenstad bereikbaar moet zijn, waarbij het doorgaande autoverkeer wordt ontmoedigd om door de binnenstad te rijden. Het gaat om verkeer dat geen bestemming in de binnenstad heeft.

Een doorgaande route in één richting is voldoende om de auto overal te kunnen

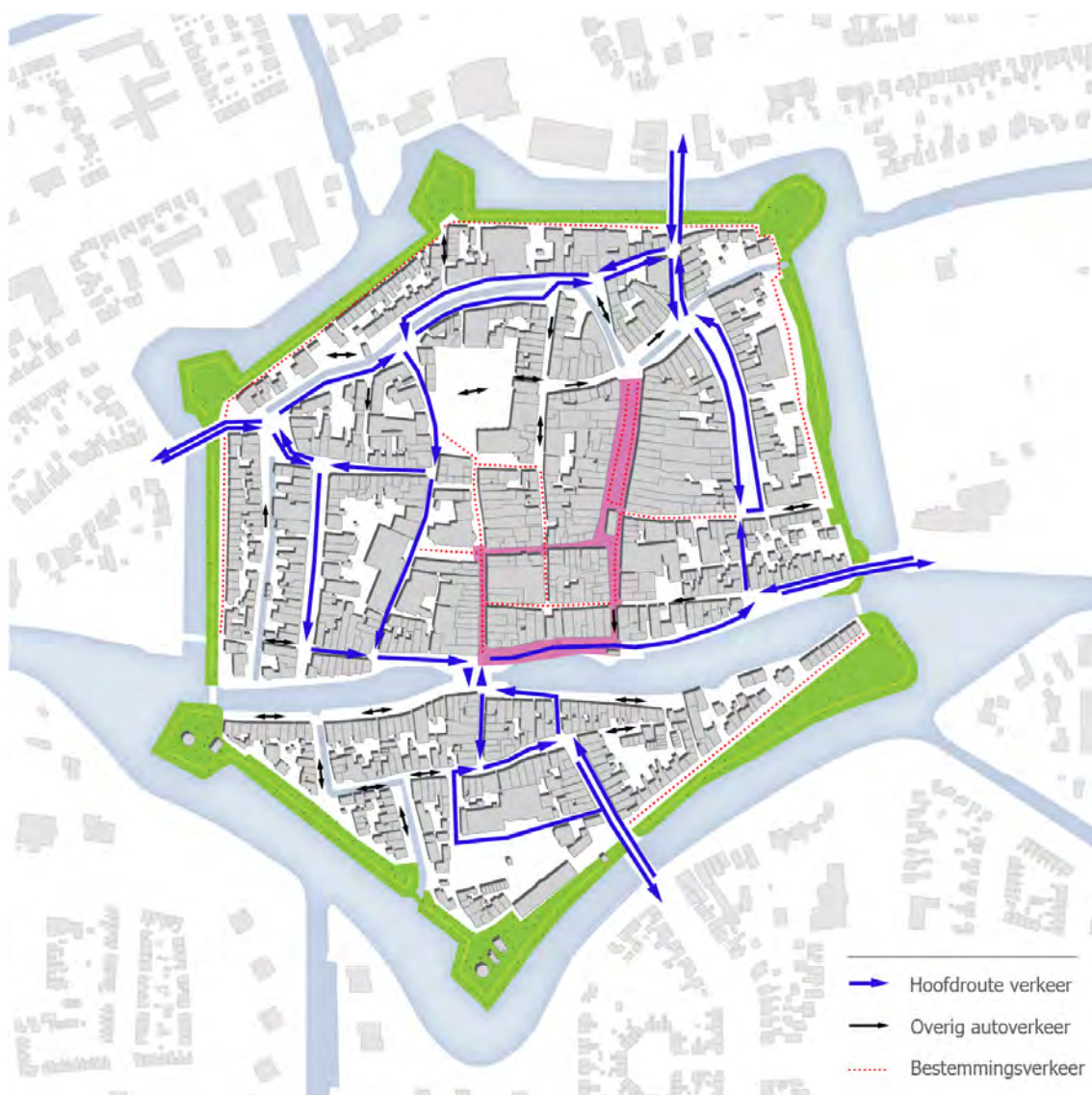
laten komen en bezoekers langs al het Parkeren binnen de bolwerken te leiden. De ruimte die vrij komt, wordt ingezet om het verblijfsklimaat in en rondom de 'd' te verbeteren.

Om dit te bereiken wordt éénrichtingsverkeer mogelijk gemaakt op de Diepswal en worden de Lange Oosterstraat en Kleine Breedstraat alleen toegankelijk voor bestemmingsverkeer. De Lange Oosterstraat en de Kleine Breedstraat blijven wel beschikbaar voor het afzetten van (ouder) winkelend publiek. Uiteraard zijn alle overige straten bereikbaar voor bewoners en de bevoorrading van de winkels.

Tijdens evenementen wordt De Zijl wel eens afgesloten voor het verkeer. Dit gebeurt een aantal dagen per jaar, zoals bijvoorbeeld tijdens de Admiraliteitsdagen. Dit aantal kan vergroot worden, waardoor er meer bijzondere evenementen op De ontmoetingsplek van de binnenstad kunnen plaatsvinden. Naast dagen waarop er evenementen op de Zijl zijn, kan gekeken worden naar piekdagen waarop er veel bezoekers in de stad zijn.

Bij evenementen zal het niet altijd nodig zijn om De Zijl volledig af te sluiten en het autoverkeer op te vangen bij de vier toegangswegen en randparkeerplaatsen. Voor kleinere, minder bekende, evenementen op De Zijl kan het autoverkeer alsnog begeleid worden om te Parkeren binnen de bolwerken afhankelijk van de aard en de schaal van het evenement. Als zichtbaar is dat er reuring is op de Zijl, kan dit meer bezoekers opleveren.

Nader onderzoek en overleg met de belanghebbenden is nodig om de toekomstige functionele invulling van de binnenstad en de daarbij behorende verkeersstructuur op elkaar af te stemmen.

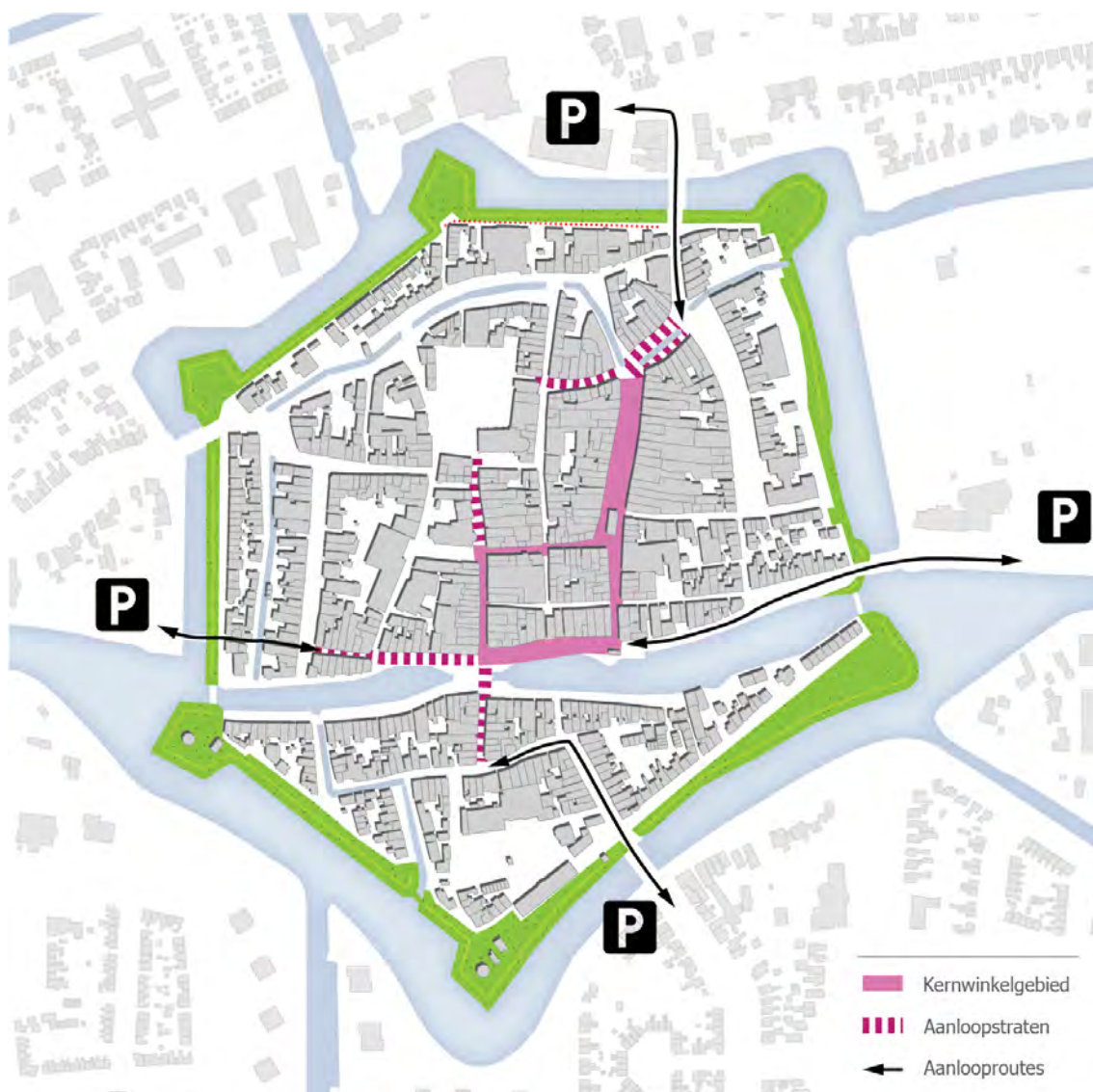


4.8 Parkeren buiten de bolwerken

Voor de bezoekers van de binnenstad zijn vier parkeerterreinen buiten de bolwerken gelegen. Het gaat dan om het parkeerterrein de Harddraver bij de Halvemaanspoort, het parkeerterrein en de parkeergarage 't Panwurk bij de Aalsumerpoort, het parkeerterrein de Helling bij de Hanspoort en het parkeerterrein Lutjebreek bij de Woudpoort. De laatste twee terreinen worden vooral gebruikt door bewoners, forensen en regionale bezoekers die bekend zijn in Dokkum.

In de toekomst biedt de komst van de 'Centrale As' kansen om de (boven-) regionale bezoekers opnieuw te begeleiden naar de parkeerterreinen buiten de binnenstad. Ruimte voor parkeren is er voor deze doelgroepen bij de Halvemaanspoort en de Aalsumerpoort. De bebording moet hierop worden aangepast. Hier is ook ruimte voor uitbreiding en kwaliteitsverbetering. Voor beide parkeerterreinen is tevens een kwaliteitsslag gewenst in de Aanlooproutes naar het kernwinkelgebied.

Voor de regionale bezoekers, bewoners en forensen blijven de Helling en Lutjebleek geschikte parkeerterreinen. Een opwaardering van de kwaliteit van de terreinen en de aanlooproutes is hier niet nodig.

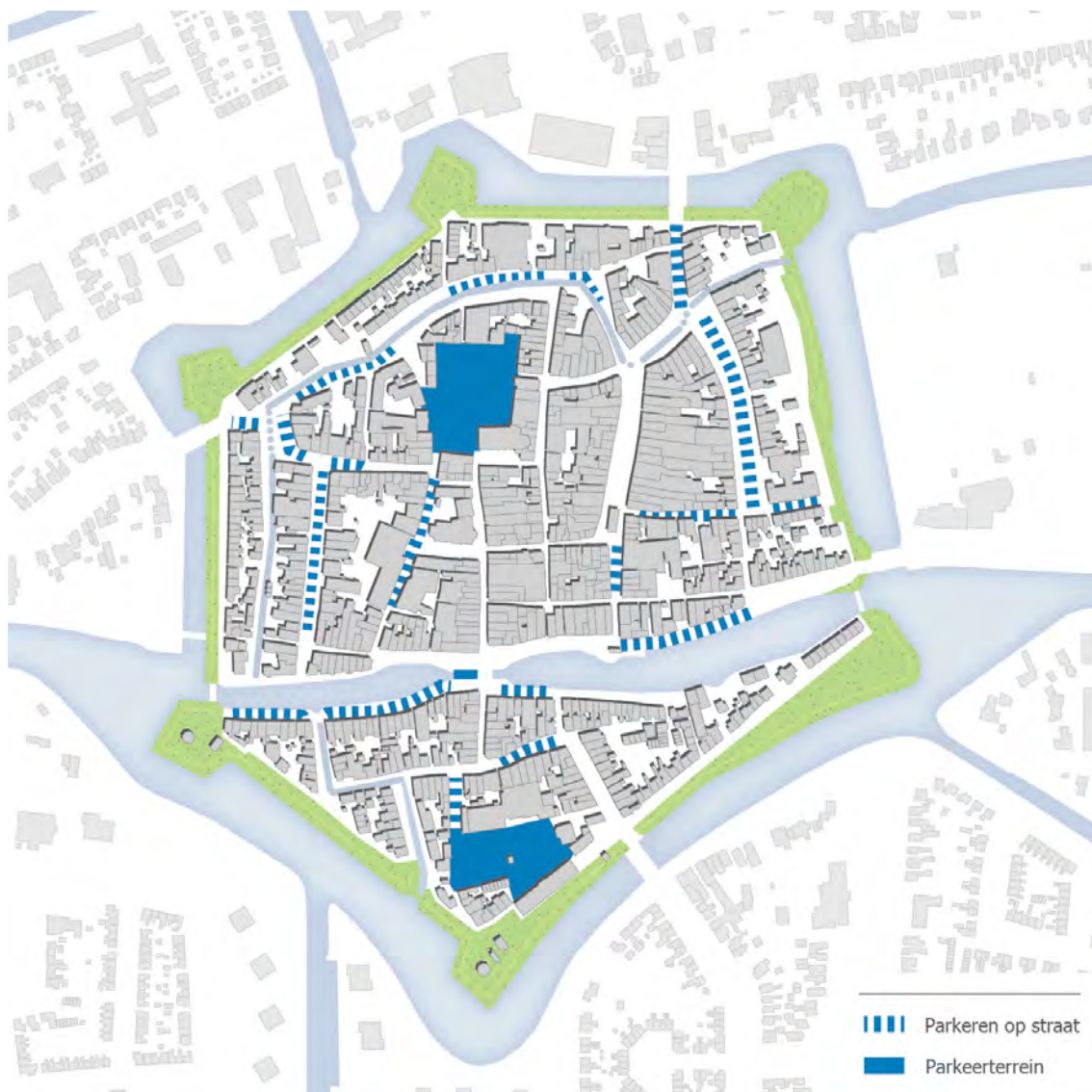


4.9 Parkeren binnen de bolwerken

Binnen de bolwerken wordt gebruikt gemaakt van de parkeerplaatsen door verschillende doelgroepen die de binnenstad bezoeken. De mogelijkheid bestaat om dichtbij woningen, werklocaties en/of andere functies te parkeren. Het actuele parkeerbeleid sluit hierbij aan met verschillende typen parkeerplaatsen voor kort en lang parkeren (zie afbeelding hieronder) en betaald parkeren van 11:00 - 18:00 uur, op koopavond tot 21:00 uur. Deze insteek maakt het mogelijk om de verschillende doelgroepen op verschillende tijden gebruik te laten maken van de parkeermogelijkheden in de binnenstad.

Dit beleid sluit aan bij de wens van de bewoners en de ondernemers om het parkeren binnen de bolwerken voor bewoners en bezoekers zoveel mogelijk te behouden.

Er is gekozen voor een kwaliteitsslag op bijvoorbeeld De Markt en in het kernwinkelgebied. Een wijziging in de inrichting heeft tot gevolg dat verkeer en parkeren ondergeschikt worden aan de toekomstige functies. Dit betekent dat er minder parkeerruimte overblijft dan nu het geval is. Het is gewenst deze parkeerruimte te compenseren zodat voor de bewoners en de bezoekers voldoende parkeerruimte beschikbaar blijft. Verder onderzoek naar de verkeers- en parkeersstromen zal uit moeten wijzen wat geschikte oplossingen zijn. Te denken valt aan het gratis maken van het parkeren bij de Dockumer Sluys en het opwaarderen van parkeergarage 't Panwurk.



Overzicht bestaande parkeerplaatsen binnen de bolwerken.

4.10 Wonen

In de hele binnenstad is ruimte om te wonen, ook in de toekomst. Hoewel de binnenstad van Dokkum compact is, bevat het een diversiteit aan woningen voor verschillende doelgroepen.

In Het kernwinkelgebied is het uitsluitend mogelijk om te wonen op de eerste en hogere verdiepingen, tenzij in de bestaande situatie op de begane grond wordt gewoond. De begane grond moet zoveel mogelijk worden gevuld met winkels om zo het compacte kernwinkelgebied optimaal te benutten. In de Aanloopstraten en straten rondom het kernwinkelgebied mag wel op de begane grond worden gewoond. Woningen, detailhandel en horeca wisselen elkaar hier af. Hoe verder vanaf de 'd', des te minder is er sprake van detailhandel en horeca en des te meer

van wonen.

In de binnenstad is ruimte voor verschillende doelgroepen in diverse type woningen. De 'd' is geschikt voor bovenwoningen, appartementen en kamers. Voor voornamelijk jonger publiek en kleine huishoudens is deze manier van wonen in de binnenstad aantrekkelijk. In de overige delen van de binnenstad is ruimte voor grondgebonden woningen en wonen in grachtenpanden of op de bolwerken. Dit biedt ruimte aan stellen en/of grotere huishoudens. Aan de noordzijde is een appartementencomplex voor seniorenwoningen.

De begrenzing van het kernwinkelgebied (de 'd') maakt meer woonruimte mogelijk. Er ontstaat meer ruimte voor het wonen in de directe omgeving van het kernwinkelgebied in de aanloopstraten of het woongebied.

Naast het juiste woningaanbod voor de verschillende doelgroepen is een aanbod van de juiste voorzieningen belangrijk met daarnaast ook ruimte voor 'rust' en groen. In de binnenstad van Dokkum ontbreekt een stadspark. Een ruimte waar de kinderen uit de stad kunnen spelen en waar toeristen even buiten de drukte van de stad tot rust kunnen komen. De Markt is hiervoor zeer geschikt.

Voldoende parkeergelegenheid draagt bij aan een goede woonkwaliteit. Voor de vergunninghouders is Parkeren binnen de bolwerken altijd een optie. Voor de overige parkeerders is de parkeerruimte vanaf de sluitingstijd van de winkels tot 11:00 uur gratis. Er bestaat altijd de mogelijkheid voor Parkeren buiten de bolwerken.

4.11 Werken

Wonen en werken vinden naast elkaar plaats in de binnenstad van Dokkum. Allereerst zijn er veel zzp'ers die vanuit huis werken, de ultieme combinatie van wonen en werken.

De grootste zichtbare concentratie van werken bevindt zich in het kernwinkelgebied met de aanloopstraten. Ook in de toekomst is hier ruimte voor werken. Verspreid over de binnenstad zijn nog diverse bedrijven gevestigd. Nieuwe vormen van bedrijvigheid zijn welkom in de binnenstad, waarbij eerst gekeken moet worden naar het kernwinkelgebied met aanloopstraten en pas daarna naar bestaande locaties in het woongebied eromheen. Pas daarna wordt gekeken naar eventuele geschikte locaties buiten de binnenstad.

Met de toekomstige fusie van de gemeente Dongeradeel met andere gemeenten in de regio in het vooruitzicht rijst ook de vraag wat er met het gemeentekantoor gaat gebeuren. Ook in de toekomst is deze locatie in beeld als gemeentekantoor.



4.12 Toerisme en recreatie

Toeristen komen naar Historisch Dokkum om het verhaal te beleven. De Elfstedentocht, Admiraliteit, Bonifatius, maar ook de berenburg afkomstig van Fedde Sonnema uit Dokkum; het zijn verhalen waar toeristen op afkomen. De historische structuur, de panden en het unieke winkelaanbod maken Dokkum daarnaast aantrekkelijk als stad voor een één- of meerdaags bezoek.

Om de toerist langer in de binnenstad te laten verblijven, is het nodig dat de verschillende verhalen eenduidig worden uitgedragen via bewegwijzering en de juiste informatie. Er wordt gewerkt aan nieuwe bebording die de toerist uitnodigt om de stad te bekijken en beleven.

Dokkum heeft diverse hotels en B&B's verspreid over de binnenstad. Toevoeging van kwalitatief hoogwaardige logiesaccommodaties is mogelijk om de marktvraag te kunnen beantwoorden. Aan de Harddraversdijk is de stadscamping Harddraver gesitueerd vanwaar campinggasten te voet de stad kunnen bezoeken. Aan de zuidzijde van de stad is ruimte voor campers. Zo biedt de stad verschillende soorten overnachtingsmogelijkheden voor de recreant.

Dokkum wordt daarnaast steeds vaker bezocht door de waterrecreant. Investerings aan het Wetterfront hebben daartoe bijgedragen. Voor de waterrecreant zijn er in de zomermaanden aanlegmogelijkheden met voorzieningen aan het Kleindiep. Bij de

Dockumer Sluys is een sanitairgebouw gerealiseerd 'De Watergeus'.

De binnenstad kan in de toekomst ook vanaf het water beleefd worden. Hiervoor wordt een Kanoroute door de binnenstad aangelegd.

De stad Dokkum wordt als één van de Fries Elfsteden regelmatig door grote groepen bezocht als onderdeel van een evenement (motor, fiets, oldtimer en roeielfstedentocht). Deze bezoekers zijn slechts korte tijd in de stad. Dit biedt kansen voor ondernemers deze bezoekers aan de stad te binden!

4.12.1 Kanoroute door de binnenstad

Door hoogteverschil in het water van de grachten in de binnenstad en het water buiten de bolwerken is het niet mogelijk om een rondvaart door de stad te maken. Wel is het mogelijk in de toekomst met kano's door de grachten van de binnenstad te varen. Op twee plaatsen wordt daarvoor een in- en uitlaat gerealiseerd.



4.13 Voorzieningen

De levendigheid van de binnenstad wordt bepaald door een combinatie van wonen, werken en voorzieningen. Hiervoor zijn ook grote publiekstrekkers nodig. Met grote trekkers worden bedoeld de supermarkten of andere winkels voor dagelijkse boodschappen en voorzieningen als een theater en een sportschool. Al deze trekpleisters zijn buiten de bolwerken geplaatst. Doordat alle trekkers daar voldoende parkeerplaatsen hebben en de parkeerterreinen in de binnenstad beperkt zijn, is de kans klein dat deze trekkers terug komen naar de binnenstad.

Het is van belang dat daarom de bestaande centrumfuncties zo veel mogelijk worden behouden in de binnenstad. Daarnaast is het gewenst dat nieuwe grote trekkers zich

in de binnenstad vestigen als aanvulling op de horeca en het winkelen in Het kernwinkelgebied en de Aanloopstraten. Een bioscoop, filmhuis of hotel in bijvoorbeeld de Dockumer Sluys zorgt voor meer levendigheid in het zuidelijke deel van de binnenstad en kan daarnaast de horeca versterken op De Zijl. Hierdoor kan het bezoek aan de binnenstad worden verlengd.

Indien zich nieuwe grote trekkers melden om zich in Dokkum te vestigen, moet eerst worden gekeken naar een geschikte locatie in de binnenstad. Als blijkt dat dit niet mogelijk is, is een locatie buiten de bolwerken een optie.

4.14 Dockumer Sluys

De Dockumer Sluys in het zuidelijke deel van de binnenstad ligt net buiten het kernwinkelgebied. Er is een groot verloop van het aantal winkels en in de directe omgeving is sprake van leegstand. De ligging van het gebied biedt wel kansen als aanvulling op het kernwinkelgebied. Het pand heeft een dusdanige oppervlakte dat het zich goed leent voor een publiekstrekker zoals een filmhuis, hotel, sportschool, etcetera. De combinatie met de horeca op De Zijl op korte afstand en het parkeerterrein ten zuiden van de Dockumer Sluys is daarvoor ideaal.

Te overwegen valt om het parkeren hier gratis te maken. Het parkeerterrein is goed bereikbaar, gelegen op relatief korte afstand van het kernwinkelgebied en er is voldoende ruimte voor een toename van het huidige aantal geparkeerde auto's. Door deze maatregel kan bijvoorbeeld de mogelijke afname van het aantal parkeerplaatsen op en rond De Markt worden gecompenseerd.

4.15 Horeca

Verspreid over de binnenstad is horeca aanwezig. Het gebied rond De Zijl (De ontmoetingsplek van de binnenstad) en de Diepswal biedt ruimte aan nieuwe horeca met terrassen. Hier is in eerste instantie ruimte voor nieuwvestiging.

Horeca en detailhandel zijn twee elkaar versterkende functies. Daar waar gewinkeld wordt, daar wordt ook gebruik gemaakt van horeca. Voor de regionale consument en de toerist is het daarom belangrijk dat een stad beide functies in voldoende mate aanbiedt. Dan gaat het om ruimte voor nieuwe vormen van horeca in combinatie met detailhandel (blurring). Gedacht kan worden aan horeca binnen winkels of verkoop van retailproducten in horecabedrijven.

4.16 Kuierje op de bolwerken

De oude vestingstad van Dokkum is omringd door stadswallen. Deze stadswallen staan bekend als bolwerken met op de zes punten bastions. Elke punt heeft een eigen thema, die een bijdrage leveren aan de beleving van de historische kwaliteit van de bolwerken. De twee meest waardevolle punten zijn de bastions waarop molens zijn geplaatst.

De 'groene long' van Dokkum wordt gevormd door de bolwerken. Er is sprake van

groen in vorm van gras en bomen langs de wallen, met daar bovenop een relatief brede verharding. Een uitzondering hierop is het Oosterbolwerk: dit deel is namelijk ingericht als openbaar park in de zogenoemde Engelse landschapsstijl. Vanaf de bolwerken heb je een goed zicht op de binnenstad, maar ook op de wijken rondom de binnenstad. Om de functie van de Bolwerken als groen verblijfsgebied te optimaliseren is een betere kwaliteit van het groen noodzakelijk.

Het Noorderbolwerk vormt de rotte kies van de gehele omwalling. Er staan op dit deel van het bolwerk veel achterkanten van woningen, bedrijven of garages. Daarnaast wordt het beeld verstoord door het zicht op de parkeergarage 't Panwurk bij de Aalsumerpoort. Hier is een kwaliteitsslag nodig om de beleving van de bolwerken en het groen te optimaliseren en de kwaliteit van de ontvangst van de (boven)regionale bezoeker op 't Panwurk te verbeteren. Dit geldt voor weerszijden: het zicht op en vanaf het Noorderbolwerk.



Hoofdstuk 5 Uitvoering

5.1 Toekomstige projecten

Tijdens de procedure van de totstandkoming van deze visie is ingezet op het creëren van draagvlak. Voorkomen moet worden dat de visie op de plank blijft liggen. Dit betekent dat aan de ambities projecten en de nodige uitwerkingen worden verbonden. De gemeente gaat de uitdaging graag aan om met betrokkenen gezamenlijk de best mogelijke invulling te geven aan de visie. Aanjagers zijn nodig om projecten op te investeren en projecten op te pakken. Deze visie geeft hiervoor een aanzet doordat aandachts- en verbeterpunten zijn genoemd.

Hieronder staat een overzicht van de nu bekende en gewenste projecten die invulling geven aan de ambities van de visie.

Gebied/Thema	Ambitie	Project/uitwerking
Binnenstad	De huidige kwaliteit opwaarderen van een 7 naar een 9	Vaststellen minimaal kwaliteitsniveau Ontwikkelen van een kennisdocument waaraan projecten getoetst kunnen worden
Historisch Dokkum	Optimalisering beleving cultuurhistorie	Zichtbaar maken van de historische stad door toepassen reclamebeleid, vaststellen minimaal kwaliteitsniveau
Historische waardenkaart	Behoud unieke en historische karakter binnenstad Dokkum	Het uitvoeren/handhaven van reclamebeleid: niet alleen voor nieuwe situaties, ook voor bestaande. Daarnaast moet het reclamebeleid aangepast worden zodat onderscheid kan worden gemaakt tussen kernwinkelgebied, aanloopstraten en -routes. Vaststellen karakteristieke panden Aanpakken kwalitatief slechte plekken (waaronder het gebied rondom de Dockumer Sluys)
Kernwinkelgebied	Inrichten als een compact winkelgebied voor het versterken van verschillende functies en optimalisering van de beleving van de binnenstad	De nadruk leggen op de 'd' als kernwinkelgebied door inrichting van de openbare ruimte, reclamebeleid (zie hieronder bij historisch Dokkum) en aanpassing verkeersstructuur: kernwinkelgebied autoluw maken Ruimte voor detailhandel en horeca met wonen op de verdieping

De Zijl in combinatie met de Diepswal	De ontmoetingsplek van Dokkum	Aanpassen openbare ruimte en verkeersstructuur zodat het een verblijfsgebied wordt Ruimte creëren voor horeca met terrassen Onderzoek naar mogelijkheden horecafunctie in stadhuis Autoverkeer ondergeschikte functie geven in plaats van hoofdfunctie Nader onderzoek naar mogelijkheden autoverkeer over De Zijl oost/west verleggen
Groot- en Kleindiep	Optimale beleving van het water, ook in de winter	Inrichten als museumhaven: creëren aanlegplaatsen voor grote historische schepen
De Markt	Groen, rust, ruimte en historie: kwalitatieve verbetering door het creëren van een prettige leefomgeving	Functies op een andere manier combineren door herinrichting: meer groen en rust, minder nadruk op parkeren Nader onderzoek naar mogelijkheden en haalbaarheid van voorgestelde plannen is nodig
Verkeer	Het creëren van een optimale verkeersstructuur die de binnenstad en kernwinkelgebied bedient	Aanpassen verkeersstructuur zodat de 'd' autoluw wordt De binnenstad minder toegankelijk maken voor doorgaand verkeer Stroomlijnen verkeer: optimaliseren bewegwijzering, zowel naar de parkeerterreinen als van de parkeerterreinen naar de binnenstad
Parkeren	Kwaliteitsverbetering parkeerterreinen zonder in te leveren op de hoeveelheid parkeerplaatsen	Onderzoek naar uitbreiding parkeermogelijkheden van 't Panwurk bij Aalsumerpoort en parkeerterrein bij Halvemaanspoort Indien er minder parkeerplaatsen op de Markt zijn, moet dit elders worden gecompenseerd

De Halvemaanspoort	Het laten ontstaan van een "Wow-effect" bij de bezoekers	Verbeteren kwaliteit omgeving en looproute naar het kernwinkelgebied Herinrichting verkeersstructuur: - scheiden van langzaam en snelverkeer - onderzoek naar mogelijkheden voor wandelboulevard langs water
De Aalsumerpoort	Het laten ontstaan van een "Wow-effect" bij de bezoekers	Verbeteren kwaliteit omgeving en looproute naar het kernwinkelgebied, eventueel met loopbrug over Noordergracht
Bolwerken	Optimaliseren functie	Verbeteren kwaliteit van het groen
Het Noorderbolwerk	Opwaarderen beleving die past bij de historische binnenstad	Opwaarderen parkeergarage 't Panwurk
Inrichting openbare ruimte	inrichting afstemmen op functie van het gebied	Kernwinkelgebied: inrichten als verblijfsgebied Woon- en werkgebied: inrichting daarop afstemmen
Aanloopstraten	Kraamkamer van het kernwinkelgebied	Ruimte voor ambachtelijke bedrijven, galeries, dienstverlening en detailhandel in streekeigen producten, afgewisseld door wonen --> hiervoor passende regeling opnemen in bestemmingsplan
Dockumer Sluys	Ruimte voor een publiekstrekker met kans voor opwaarderen kwaliteit	Ruimte creëren voor vestigen van een publiekstrekker Onderzoek naar gevolgen omzetten betaald parkeren naar gratis
Toeristisch Dokkum	Behoud en toename toeristenstroom	Ruimte bieden aan ontwikkelingen die inspelen op verschillende verhalen als trekker voor de toerist Goede informatievoorziening door juiste bebording Realiseren kanoroute Ruimte creëren voor kwalitatief hoogwaardige logiesaccommodaties

Hoofdstuk 6 Colofon

Deze visie is opgesteld in samenwerking tussen de Gemeente Dongeradeel, Rho adviseurs en een groot aantal stakeholders.

Dank gaat uit naar alle betrokken bewoners, ondernemers, ambtenaren en (maatschappelijke) organisaties die zich ingezet hebben tijdens de inspraakavonden, stadswandelingen en andere contactmomenten. Zonder jullie meedenken met en informeren van het projectteam had deze visie niet tot stand kunnen komen.

Gemeente Dongeradeel
Website gemeente

Rho adviseurs voor leefruimte
Website Rho



Bijlage

Bijlage 1 Toelichting bij aanwijzingsbesluit beschermd stadsgezicht

ID 1376.
C2

TOELICHTING bij het besluit tot vaststelling van een beschermd stadsgezicht ex artikel 20 van de Monumentenwet te DOKKUM, gemeente Dokkum.

Het beschermde stadsgezicht omvat het op bijgevoegde kaart (Rijksdienst voor de Monumentenzorg, tekening nr. 031) door een stippellijn omgrensde gebied.

Dokkum, gelegen in het kwartier Oostergo, ongeveer 20 km. noordoostelijk van Leeuwarden, is tot ontwikkeling gekomen aan het kruispunt van een land- en een waterweg, op de plaats waar de landstroom Ee uitmondde in een diepe inham van de Lauwerszee, het z.g. Dokkumer Diep. De verbrede waterpartij, die plaatselijk was ontstaan, vormde een natuurlijke haven, die bij uitstek geschikt was voor een handelsnederzetting; reeds in de 11de eeuw werden in Dokkum munten geslagen.

Voorts verwierf Dokkum sedert de vroege middeleeuwen grote bekendheid door de moord op Bonifacius in 754, waardoor het voor de Christenen een bedevaartsoord werd. Door de oprichting van de Bonifaciusabdij werd Dokkum tot een geestelijk centrum. Ter plaatse van de moord werd een kerk gebouwd, die gestaan zou hebben op dezelfde plaats als de inmiddels gerestaureerde Grote Kerk.

Verdere ontwikkeling van de plaats zette zich voort nadat Dokkum, wellicht in de 13de eeuw, zich juridisch los had gemaakt van de grieterij Dongeradeel; van een stadsbestuur is sprake in het jaar 1298. Uit de 14de eeuw zijn handelsrelaties bekend met Hamburg, Scandinavië en Engeland. In de 14de eeuw en het begin van de 15de eeuw heeft de stad evenwel veel te lijden gehad door de twisten tussen de Schieringers en de Vetkopers. In 1413 werd zij versterkt met een aarden wal; een jaar later werd deze wal echter weer geslecht. Opnieuw liep de stad schade op gedurende de Gelderse en Bourgondische oorlogen van 1515 tot 1523, waarbij de stad verscheidene malen van bezetter wisselde. Het jaar 1572 werd een rampjaar; nog maar nauwelijks de Allerheiligenvloed van 1570 te boven, werd de stad door de Spaanse gouverneur Casper de Robles geplunderd, verbrand en half uitgemoord. In 1580 verwisselde de bezetting wederom, nadat de Graaf van Hohenlo de stad had ingenomen. Vanwege de gunstige ligging ten opzichte van de zee kon Dokkum zich evenwel steeds herstellen van de oorlogsverwoestingen. In 1582 werd een nieuwe versterking aangelegd, bestaande uit een hoge aarden wal met zes dwingers (bastions), waarbuiten een brede diepe gracht. De brede haven in de stad (het Groot Diep), waar vele zeeschepen een ligplaats hadden, kwam hierdoor evenals de oude sluis (de Zijl), die de haven van het binnenwater afsloot, binnen de wal te liggen. In 1654 werd een trekvaart gegraven langs het Stroobos naar Groningen, waardoor de handelsfunctie belangrijk werd versterkt.

Na het tot stand komen van de in 1582 aangelegde versterking vertoonde de plattegrond van de stad een zeshoek, met op de hoekpunten de reeds vermelde dwingers. Een viertal poorten, Aalsemerpoort, Oosterpoort, Woutpoort en de Hanspoort, beheerste de toegang van de landwegen, terwijl door een drietal waterpoorten de waterwegen onder controle stonden. Aan de noordzijde van het Groot- en Kleindiep ligt het grootste en belangrijkste gedeelte van de oude stadskern. De terp waarop de stad is gebouwd is hier duidelijk herkenbaar.

Ofschoon de plaats een zeer oud verleden heeft, spreekt dit in het uiterlijk van de stad minder dan de latere eeuwen van voorspoed. In de 16de en 17de eeuw bloeide Dokkum als belangrijke havenplaats; handel en nijverheid brachten in die periode grote welvaart, die voor een groot deel het aspect van de plaats, zoals dat thans wordt aangetroffen, heeft bepaald. De plattegrond is sedert de aanleg van de 16de eeuwse aarden omwalling niet gewijzigd. Buiten de voor het merendeel verlaagde wallen met de te restaureren dwingers is de singelgracht nog geheel aanwezig. Op de plaats van de verdwenen landpoorten bevinden zich ook nu nog de vier toegangen tot de oude binnenstad.

Het uit een oogpunt van stedschoon belangrijkste gedeelte vormt ongetwijfeld de vroegere hartader van de stad, het Groot Diep, de Zijl en het Klein Diep. Deze brede waterpartij, die de gehele stad in oost-westelijke richting doorsnijdt, is door zijn specifieke ruimtelijke indeling bijzonder karakteristiek. Langs de Vleesmarkt en Grote Zuipmarkt komen verlaagd langs het water nog los- en laadkaden voor. Met de 19de eeuwse Bonte brug, de overkluisde Zijl en de boombegroeiing is de open ruimte op magnifieke wijze ingedeeld. De in breedte sterk variërende langgerekte ruimte wordt ter weerszijden door gevelwanden begrensd, waarvan de rooilijnen evenwijdig aan het gebogen verloop van de beide Diepen zijn gelegen. De aaneengesloten bebouwing bestaat merendeels uit woningen en bedrijfspanden van twee lagen en een kap, onderling in breedte en hoogte verschillend. Ook de gevelbeëindigingen variëren sterk en vertonen een afwisselend beeld van lijst- en topgevels. Vele huizen getuigen hier van Dokkum's bloei-periode, huizen die tezamen met de latere panden uit de 18de en 19de eeuw een aantal waardevolle gevelwanden opleveren.

Ongeveer de helft van het totale aantal in Dokkum beschermde monumenten is gelegen langs de Diepen en het Zijl. Het belangrijkste gebouw hiervan is het stadhuis, ontstaan uit een 16de eeuwse Stins, dat met zijn koepelvormige open klokkentoren door zijn centrale ligging aan de Zijl een dominante plaats inneemt. Langs de Verlengde Diepswal staat voorts nog het tot museum ingerichte Admiraliteitshuis, dat eveneens uit een 16de eeuwse Stins is ontstaan.

Ofschoon het mogelijk is om in detail alle karakteristieke elementen nader te beschrijven, kan worden volstaan met de conclusie dat niet één onderdeel het karakteristieke beeld verstoort. Grote zorgvuldigheid moet worden betracht bij wijzigingen en vernieuwingen, indien deze noodzakelijk zouden blijken. De bestaande parcellering en differentiatie zullen dan ook het uitgangspunt vormen voor de architectonische geleiding. Voorts zal getracht moeten worden de functionele bestemming zoveel mogelijk te handhaven.

Merkwaardigerwijs zijn in de overige straten van Dokkum slechts zelden gevelwanden aanwezig met een gaaf historisch karakter. Toch is een aantal van deze straten, zoals bijvoorbeeld de Vlasstraat, Breedstraat, Koornmarkt, Boterstraat, Herenstraat, Hoge Pol, Nauwstraat en Legeweg van specifieke betekenis voor het aspect van de binnenstad. Verspreid in deze straten en in andere delen van de binnenstad komen beschermde monumenten voor. Van betekenis voor deze gevelwanden is het individuele karakter van de in één rooilijn aaneengesloten bebouwing. Vooral het verschil in parcellering en hoogte (gemiddeld twee lagen en een kap) is hierbij van belang. Bij eventuele vernieuwingen dient er vooral aandacht aan geschonken te worden, dat geen architectonische en functionele schaalvergroting zal optreden. Ook de indeling van het straatvlak is mede bepalend voor het beeld, waarbij vooral ook de

terphelling aan de straten een verrassend beeld ontleent. De boom-begroeiing verdient vooral op de Markt en de Breedstraat enige aanvulling.

De Markt, met de gerestaureerde Grote Kerk, is qua ruimte minder aantrekkelijk. Ondanks een merendeels waardevolle bebouwing, die de ruimte begrenst, zoals de kerk, het vroegere Weeshuis, het Beurshotel en het hofje, is mede door het sterke hoogteverschil, met op het laagste gedeelte de laagste bebouwing, een wat onevenwichtige schaal aanwezig. Het is evenwel mogelijk door het toepassen van een nieuwe indeling van de ruimte, waarbij gebruik gemaakt kan worden van de historische gegevens, een aantrekkelijk geheel te maken.

Een element van grote waarde binnen de veste vormt de Klooster- en Westersingel met de Wortelhaven, welke vóór de aanleg van de thans bestaande bolwerken, de middeleeuwse omgrachting van de stad vormde; de Oostersingel werd met de grond van het afgegraven Ooster Bolwerk gedempt. De Kloostersingel is bijzonder schilderachtig, waarbij de eenvoud van de begrenzende bebouwing en de fraaie boombegroeiing het aspect versterken. Gewezen wordt op de lage woningen aan het oosteinde van de Oranjesingel, waar de enig overgebleven overtuinen zijn gelegen, die nog in Dokkum worden aangetroffen. Voorts vormt de leerlooierij met zijn gebouwen een bijzonder element langs deze gracht.

Ofschoon een aantal straten qua bebouwing van minder belang moet worden geacht, vormt de gehele stad binnen de singels een boeiend stedenbouwkundig geheel van telkens wisselende stadsgezichten. Om deze reden wordt het gehele historische stadsplan van Dokkum binnen de regeling gebracht als bedoeld in artikel 20 van de Monumentenwet. Als grens is dan ook aangehouden de buitenste oeverlijn van de in 1582 gegraven singelgracht, waarbij alleen aan de oostzijde een klein gedeelte, waar zich een oude ijsherberg bevindt, is toegevoegd.

De bedoelde regeling houdt geenszins een algehele bevestiging in; zij heeft tot doel door middel van een stedenbouwkundige regeling die maatregelen te treffen, welke noodzakelijk zijn om het karakter van deze unieke binnenstad ook voor de toekomst te bewaren.

