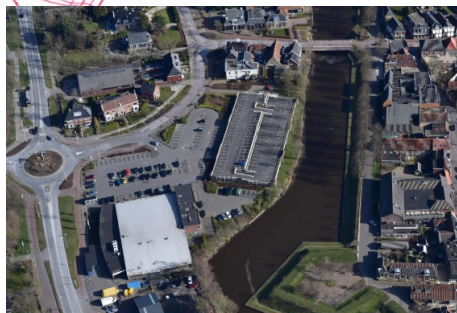
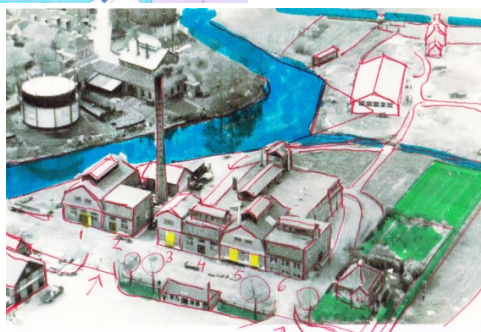


Versterken binnenstad Dokkum door herinrichting Noordelijke stadsentree

ONDERZOEKSRAPPORT EN AFWEGINGSKADER
13 MEI 2019



Dit rapport is opgesteld in opdracht van
de gemeente Noardeast-Fryslân.



bureau voor beleidsonderzoek

www.bureaubeleidsonderzoek.nl
info@bureaubeleidsonderzoek.nl
06 46213983
postbus 2523, 8901 AA
Zuidergrachtswal 18
Leeuwarden
KvK: 01102046

VOORWOORD

Er zijn plannen om te komen tot een herinrichting van de noordelijke stadsentree van Dokkum. De noordelijke stadsentree betreft het gebied rond het huidige 't Panwurk en supermarkt Jumbo. De aanleiding daarvoor ligt de uitbreidingsplannen van supermarkt Jumbo, en in de ambitie - weergegeven in de Binnenstadsvisie - om het gebied zo in te inrichten dat het een meerwaarde kan hebben voor het functioneren van de binnenstad. Ook moeten de parkeerplaatsen die door de herinrichting van de Markt verloren zijn gegaan, gecompenseerd worden.

In het document worden resultaten van onderzoek en van de zogenoemde Nije Pleats bijeenkomsten, die in het kader van de verkenning van de mogelijkheden van de noordelijke stadsentree zijn gehouden, samengevat. Het doel is om daarmee informatie te geven voor een afweging over welke mogelijke ontwikkelingsrichtingen voor de noordelijke stadsentree de voorkeur hebben en verder zouden moeten worden uitgewerkt.

INHOUD

1	KADER EN WAT VOORAF GING	3
1.1	Over dit document	3
1.2	Aanleiding en opdracht verkenning noordelijke stadsentree	3
1.3	Bouwstenen document: Binnenstadsvisie en Nije Pleats	4
1.4	Afweging en vervolg	6
1.5	Leeswijzer	7
2	DOEL EN UITGANGSPUNTEN	8
2.1	Druk op binnensteden	8
2.2	Wat is de (relatieve) positie van de Dokkumer binnenstad?	9
2.3	Binnenstadsvisie 2016	11
2.4	Doel en uitgangspunten van opgave noordelijke stadsentree	12
3	VERKENNING RUIMTELIJKE KWALITEIT	15
3.1	Ruimtelijke verkenning randparkeerplaatsen	15
3.2	Economische kans: combinatiebezoek	17
3.3	Cultuurhistorie	19
3.4	Verduurzaming	20
4	VERKENNING PARKEERPLAATSEN	22
4.1	Uitgangspunten verkeer en parkeren	22
4.2	Benodigde parkeerplaatsen	24
5	VARIANTEN NOORDELIJKE STADSENTREE	25
5.1	Voorwaarden ruimtelijk ontwerp	25
5.2	Aanvullende voorwaarden: plan Jumbo en afbakening gebied	28
5.3	Varianten	29
5.4	Beoordeling varianten: matrix	35
6	MAATSCHAPPELIJK RENDEMENT	38
6.1	Inventarisatie kosten	38
6.2	Maatschappelijk rendement	39

1 KADER EN WAT VOORAF GING

1.1 Over dit document

In dit document wordt een overzicht gegeven van varianten van herinrichting van de noordelijke stadsentree van Dokkum. De noordelijke stadsentree betreft het gebied rond het huidige 't Panwurk en supermarkt Jumbo. Uitgangspunt is dat de noordelijke stadsentree een kansrijke 'randparkeerplaats' is waar investeringen kunnen leiden tot extra bezoekers voor de binnenstad. Daarmee wordt bijgedragen aan (het behoud van) de vitaliteit van de Dokkumer binnenstad.

Dit document heeft tot doel informatie te geven over de stand van zaken ten aanzien van:

- (1) het proces van planontwikkeling,
- (2) de overwegingen en resultaten van onderzoek die aan de plannen ten grondslag liggen, en
- (3) de varianten voor de noordelijke stadsentree.

In het document worden de overwegingen die hebben geleid tot de varianten behandeld. Daarnaast worden van alle varianten de voor- en nadelen geschetst. Het document geeft geen voorkeur voor één variant, maar bevat een overzicht van de afwegingen die voor een keuze van verdere ontwikkeling van één of meer varianten relevant zijn.

1.2 Aanleiding en opdracht verkenning noordelijke stadsentree

De aanleiding om de herinrichting van de noordelijke stadsentree te verkennen, komt mede voort uit de uitbreidingsplannen van supermarkt Jumbo. Voor uitbreiding van de Jumbo is planologische medewerking nodig van de gemeente.

Ook moeten de parkeerplaatsen die door de herinrichting van de Markt verloren zijn gegaan, gecompenseerd worden. In de gemeenteraad is een motie aangenomen die stelt dat compensatie in of de directe nabijheid van de binnenstad moet plaatsvinden.¹ Het college van B&W heeft aangegeven dat in de opgave het aantal parkeerplaatsen dat verloren is gegaan op de Markt input dient te zijn voor de Nije Pleats Jumbo-Panwurk.²

In de Binnenstadsvisie is aangegeven dat een herstructurering van het noordelijke entreegebied een grote meerwaarde kan hebben voor het functioneren van de binnenstad.³

De aanleiding om te kijken naar de noordelijke stadsentree heeft, samengevat, te maken met de volgende opgaven (zie het kader).

¹ Motie in gemeenteraad van 30 maart 2017.

² Strategisch overleg College van B&W d.d. 7 februari 2017.

³ Zie Visie Binnenstad Dokkum (2016): www.binnenstadsvisiedokkum.nl. De Binnenstadsvisie is vastgesteld in de vergadering van de gemeenteraad van Dongeradeel van 30 juni 2016.

Opgaven noordelijke stadsentree

- De staat van 't Panwurk, die aanpassing of vernieuwing nodig maakt
- De parkeeropgave op zeer korte afstand van het centrum
- De opgave om de ruimtelijke kwaliteit te vergroten
- De koppeling met uitbreiding supermarkt

Door het koppelen van de uitbreiding van de supermarkt, de parkeeropgave en de opgave om de ruimtelijke kwaliteit te vergroten, ontstaat er een gezamenlijke publiek-private opgave.

Het College van Burgemeester en Wethouders heeft begin 2017 aangegeven dat in principe planologisch medewerking wordt verleend aan de uitbreiding van de supermarkt.⁴ Daarbij moet het gaan om een koppeling van de private en publieke vraag in een gezamenlijk proces van Jumbo en gemeente. De Jumbo heeft aangegeven in beginsel bereid te zijn om in een privaat-publiek traject samen te werken aan versterking van de noordelijke stadsentree.

Op basis van het uitgangspunt van een gezamenlijke private en publieke opgave, is de verkenning van de varianten voor die opgave gedaan in opdracht van college van (zie het kader).⁵

Opdracht College van B&W

Het college van B&W van de gemeente heeft besloten:

“Opdracht te verstrekken tot het in samenwerking met de Jumbo c.s. te komen tot een gezamenlijk gedragen haalbaar plan tot herinrichting van het nader te bepalen projectgebied rond de Jumbo en parkeergarage “t Panwurk” in Dokkum, om zowel de uitbreidingsbehoefte van de Jumbo te accommoderen als om de potentie van de locatie te benutten als entreegebied voor de binnenstad, waarbij het resultaat ten dienste moet staan aan behoud en optimalisering van het duurzaam functioneren van de binnenstad als regiovoorzienende kern” (Besluit van 4 juli 2017).

De aanleiding om te kijken naar de noordelijke stadsentree heeft daarnaast te maken met de staat van het 't Panwurk. Het college van B&W heeft ook besloten om:

“Uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen voor bezoekers van de binnenstad nader te onderzoeken bij het opwaarderen/vervangen van randparkeervoorziening 't Panwurk in het kader van de ruimtelijke opwaardering van de “Noordelijke stadsentree Dokkum Noord” (Besluit van 18 juli 2017).

1.3 Bouwstenen document: Binnenstadsvisie en Nije Pleats

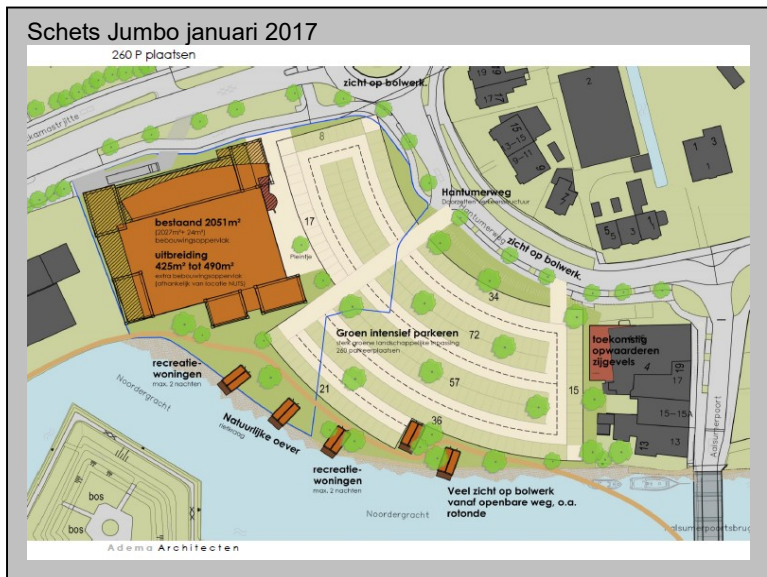
De verkenning van de varianten voor de opgave voor de noordelijke stadsentree bouwt voort op de Binnenstadsvisie van de gemeente Dongeradeel die op 30 juni 2016 door de gemeenteraad is vastgesteld, én op de zogenoemde Nije Pleats bijeenkomsten die zijn gehouden. De Binnenstadsvisie is tot stand gekomen in samenwerking tussen gemeente,

⁴ Strategisch overleg B&W d.d. 7 februari 2017.

⁵ Op een discussiebijeenkomst met het College van B&W (van 4 april 2017) is een mondelinge bestuursopdracht gegeven voor de feitelijke start om de opgave van de noordelijke stadsentree te verkennen. Het proces is vanaf dat moment in werking gezet, anticiperend op de formele bestuursopdracht die daarna nog zou worden opgesteld.

ondernemersvereniging, wijkraad en andere betrokkenen. In de Binnenstadsvisie is aangegeven dat een herstructurering van het noordelijke entreegebied een grote meerwaarde kan hebben voor het functioneren van de winkels in de binnenstad.⁶ Volgens de Binnenstadsvisie is (nader) onderzoek nodig naar uitbreiding van parkeermogelijkheden en het creëren van een ‘wow’-effect bij bezoekers.

Om de (on)mogelijkheden voor het noordelijke entreegebied te onderzoeken, zijn in opdracht van het College van B&W - in de periode mei 2017-juni 2018 - Nije Pleats bijeenkomsten georganiseerd en is onderzoek gedaan.⁷ De Nije Pleats bijeenkomsten hadden tot doel om samen met deskundigen en betrokkenen - waaronder vertegenwoordigers namens de Jumbo - de mogelijkheden van de noordelijke stadsentree te verkennen. Het gaat om het verkennen van de mogelijkheden van de gezamenlijke publieke-private opgave om de uitbreiding van de Jumbo te combineren met de ambitie uit de Binnenstadsvisie. De Nije Pleats bijeenkomsten vormen ‘de rode draad’ in het proces om te komen tot plannen voor de noordelijke stadsentree. Het aanbieden van voldoende parkeermogelijkheden is mede de aanleiding, maar de scope van de Nije Pleats bijeenkomsten is breder en heeft te maken met fysiek-ruimtelijke opwaardering van het hele gebied aan de noordkant van de binnenstad.



Bij de start van het Nije Pleats lag er een schetsplan voor het gebied rond 't Panwurk en de supermarkt ingediend door de Jumbo (zie de figuur). Dat plan vormde het eerste vertrekpunt voor de Nije pleats bijeenkomsten. In de schets van de Jumbo wordt uitgegaan van sloop van 't Panwurk en parkeerplaatsen op maaiveldniveau. Omdat in die schets er sprake is van afname van het aantal parkeerplaatsen, is in de eerste Nije Pleats bijeenkomst geconstateerd dat daarmee nog niet voldaan is aan de (publiek-private) opgave die is geformuleerd, en dat verdere planontwikkeling nodig is om te kijken hoe aan de opgaven kan worden voldaan.

⁶ Zie Visie Binnenstad Dokkum (2016).

⁷ Besluit van het College van B&W van 4 juli 2017 om samen met de betrokkenen (waaronder o.a. de Jumbo supermarkt) via de Nije Pleats systematiek het proces voor het maken van een integraal plan op te starten.

Deelnemers Nije Pleats bijeenkomsten (in wisselende samenstellingen):

- Namens de Jumbo: plaatselijke ondernemer, en vertegenwoordiger van Jumbo Nederland, eigenaar van de gronden en Adema Architecten.
- Externe deskundigen: mevrouw. Bierema (landschap en cultuur-historie), de heren Tuinstra en Overdiep (TWA architecten/Openbare ruimte), de heer Busch (voormalig Binnenstadsmanager Dokkum), bureau DTNP (ruimte-strategie-detailhandel) en bureau BBO (economie).
- Ambtelijke vertegenwoordiging (ruimte, economie, verkeer, strategie, openbare ruimte) gemeente Noardeast-Fryslân.

Naast de deelnemers aan de Nije Pleats bijeenkomsten, is in het kader van het ontwikkelproces ook gesproken met de Wijkraad Binnenstad Dokkum en met het bestuur van de Ondernemers Vereniging Dokkum (OVD).

De afwegingen die hebben geleid tot de in dit document genoemde varianten zijn gebaseerd op verkeerskundig en economisch onderzoek en ruimtelijke en planologische verkenningen die mede in het kader van de Nije Pleats bijeenkomsten hebben plaatsgevonden. De resultaten van het onderzoek en de verkenningen zijn in dit document weergegeven. Het document vat de onderzoeksresultaten en informatie voor een beslissing over de verdere ontwikkeling van de noordelijke stadsentree samen. Er wordt daarbij steeds verwezen naar de achterliggende onderzoeken en verkenningen.

Overzicht geraadpleegde onderzoeken

- Broekhuis Rijs Advisering (2017), Koopstromenonderzoek Provincie Fryslân. Dongeradeel. Zuidhorn.
- Bussel, van P., D. Inden en P.M. Schaap (2016), *Oer de Grêft. Toelichting op de Omgevingsvisie Harddraverspark en Gemeentewerfzone e.o. Dokkum*. De Unie architecten/Estheticon Projectadvies/Complod.
- DTNP (2018), *Verkenning noordelijke stadsentree Dokkum*. Nijmegen.
- DTNP (2018), *Supermarktstructuurvisie Dokkum. Concept 25 mei 2018*. Nijmegen.
- Ekwadraat (2018), *Kansenkaart duurzaamheid Jumbo Dokkum*. Leeuwarden, en interne verkenning gemeente Dongeradeel.
- Gemeente Dongeradeel (2016), *Visie Binnenstad Dokkum*.
- KAW (2017), *Woningmarktanalyse Noordoost-Fryslân. Onderzoeksrapportage*. Groningen
- Provincie Fryslân (2017), *Fryslân 2016-2040. Prognose bevolking en huishoudens*. Leeuwarden.
- Royal HaskoningDHV (2016), *Parkeeronderzoek Binnenstad Dokkum*, Groningen.

1.4 Afweging en vervolg

Dit document geeft een overzicht van varianten voor mogelijke ruimtelijke en parkeeroplossingen voor de noordelijke stadsentree, en een schets de voor- en nadelen van de varianten. In een vervolgstap zullen aan de gemeenteraad de verder uitgewerkte plannen voor 't Panwurk-Jumbo gebied worden gepresenteerd. Voor wat de publieke parkeervoorziening betreft, wordt de gemeenteraad gevraagd om een (principe)keuze te maken uit de voorliggende parkeervarianten. De gekozen (voorkeurs)variant(en) kunnen dan verder worden uitgewerkt, waarbij de haalbaarheid nader wordt onderzocht. Met de uitwerking van de voorkeursvariant(en) kan ook een beter beeld worden verkregen van de investeringskosten.

Voor wat betreft het initiatief voor de Jumbo zal de gemeenteraad zich uit moeten spreken over de planologische medewerking. Omdat de voorliggende plannen nog niet verder zijn uitgewerkt gaat het om een principestandpunt. De gemeenteraad zal

worden gevraagd medewerking te verlenen aan het Jumbo-initiatief. Daardoor kan de Jumbo haar uitbreidingsplannen verder uitwerken, kan de planologische procedure worden voorbereid en opgestart, en kan - na goedkeuring van het bestemmingsplan - met de uitvoering worden begonnen.

Om het gebied zo optimaal mogelijk als stadsentree in te richten en daarmee de vitaliteit van de binnenstad te versterken, moeten het initiatief van de Jumbo en de plannen van de gemeente optimaal op elkaar worden afgestemd, en zullen Jumbo en gemeente daarover verdere afspraken moeten maken.

1.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op het doel en de uitgangspunten van de plannen voor de noordelijke stadsentree. Hoofdstuk 3 gaat in op de ruimtelijke verkenning van de randparkeerplaatsen, op de potentie die combinatiebezoek (combinatie van bezoek aan de supermarkt met bezoek aan de binnenstad) oplevert, en op duurzaamheidsaspecten. Hoofdstuk 4 zoomt in op het parkeren zelf en de benodigde parkeerplaatsen. In hoofdstuk 5 komen de mogelijke varianten voor de noordelijke stadsentree aan de orde en worden ze beoordeeld op een aantal criteria. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op de kosten en het maatschappelijk rendement van de varianten.

Startpunt voor de ontwikkeling van de plannen voor de noordelijke stadsentree vormt de Dokkumer Binnenstadsvisie uit 2016. De doelen en uitgangspunten zijn onder meer uitgewerkt in de Nije Pleats bijeenkomsten.

2.1 Druk op binnensteden

Door verandering in consumentengedrag en de toename van internetaankopen is het draagvlak van binnensteden onder druk komen te staan. Winkelgebieden in binnensteden staan onder druk door bevolkingsontwikkelingen, trends in retail, en leegstand.

Bevolkingsontwikkelingen

De omvang van de bevolking in het verzorgingsgebied van een (binnen)stad heeft invloed op het economisch draagvlak. Uit landelijk onderzoek blijkt dat met name voor de kleinere en middelgrote steden het economisch draagvlak om het niveau van winkelvoorzieningen te kunnen handhaven door bevolkingsontwikkelingen afneemt.⁸ Steden in regio's waar krimp optreedt, krijgen te maken met daling van het economisch draagvlak als ze relatief sterk afhankelijk zijn van bezoekers uit die regio.

Trends in retail

Internetaankopen zijn zeer snel toegenomen en nemen een aanzienlijk deel in van de totale aankopen. Het marktaandeel van internetaankopen is opgelopen tot 21%; 'fysieke' winkels staan daardoor onder druk.⁹ Ook de functie van centrumgebieden verandert: het koopmotief neemt relatief af en de functie wordt meer 'ontmoeten'. Het belang van een aantrekkelijk ingericht centrumgebied en een prettig verblijfsklimaat neemt daardoor toe. Ook wordt het belangrijker om onderscheidend te zijn ten opzichte van ander (binnen)steden.

Leegstand

Leegstand is een gevolg van de economische crisis en de groei van internet-aankopen. Teveel leegstand leidt tot een onaantrekkelijk gebied. Er is daarom in de meeste steden behoefte aan compactere (kern)winkelgebieden. Er is een noodzaak voor transformatie of functieverandering. Op de korte termijn is er sprake van een aantrekkende markt en vraag van consumenten, waardoor de omzetten van (onder meer) de detailhandel weer groeien. Landelijk is daardoor de leegstand licht gedaald, maar niet in middelgrote en kleinere steden. Juist in middelgrote steden is het leegstandspercentage het hoogst. In kleinere steden is de afgelopen jaren leegstand het minst vaak gedaald.¹⁰ Op (middel)lange termijn blijft leegstand een probleem.

⁸ Zie bijvoorbeeld Goudappel Coffeng (2017), *Vitaliteitsbenchmark Centrumgebieden 2017*. Deventer, en Dynamis (2017), *Sprekende cijfers. Winkelmarkten*. Utrecht.

⁹ DTNP (2018). Verkenning noordelijke stadsentree Dokkum. Nijmegen.

¹⁰ Dynamis (2017), *Sprekende cijfers. Winkelmarkten*. Utrecht.

2.2 Wat is de (relatieve) positie van de Dokkumer binnenstad?

In de Nije Pleats bijeenkomsten en in onderzoek zijn de gevolgen van bevolkingsontwikkelingen, trends in retail, en leegstand voor Dokkum verkend (zie het kader). Dit zijn ook trends die voor Dokkum in de Binnenstadvisie zijn aangegeven.¹¹

Koopstromenonderzoek

De binnenstad van Dokkum heeft een aantal pluspunten. Pluspunten zijn dat Dokkum een relatief groot achterland heeft, met de nodige aantrekkingskracht op de regio. Uit het Koopstroomonderzoek blijkt dat Dokkum een sterke regionale positie heeft in de niet-dagelijkse boodschappen. In het Koopstromenonderzoek wordt geconcludeerd dat de dagelijkse sector redelijk lijkt te functioneren, hoewel het aanbod enigszins aan de royale kant is.

"In de niet-dagelijkse sector komt relatief een groot deel van de bestedingen van buiten Dokkum. [...] Met nog altijd een sterk aanbod in de branche Mode & Luxe heeft de kern nog de nodige aantrekkingskracht op de regio".

De waardering voor het winkelgebied is ook nog steeds "vrij goed". Vergeleken met de andere onderzochte kernen in de provincie zit Dokkum op de meeste onderwerpen in de buurt van het gemiddelde. De hoogste waarderingen worden gegeven voor de kwaliteit van de winkels en het aantal winkels. Ook de score voor het aanbod aan daghoreca, een steeds belangrijker factor bij de keus voor een winkelgebied, is relatief hoog. Parkeren kent juist een ondergemiddelde score.

Bron: Broekhuis Rijs Advisering (2017), *Koopstromenonderzoek Provincie Fryslân. Dongeradeel*. Zuidhorn.

Alhoewel de Dokkumer binnenstad een aantal sterke 'assets' heeft, zoals het historische karakter van de binnenstad en het brede aanbod van winkels, is de positie ten opzichte van andere kernen en steden niet onvoorwaardelijk positief. Bezoekers vanuit de regio zijn mobieler en reizen redelijk gemakkelijk naar de grote steden Leeuwarden en Groningen. Daarnaast doen ook andere, kleinere regionale kernen investeringen in verbetering van de aantrekkelijkheid van de binnenstad.

De Dokkumer binnenstad moet het in belangrijke mate hebben van de regionale bezoekers.¹² De afhankelijkheid van de regio is tegelijkertijd ook een bedreiging, in relatie tot bevolkingsontwikkelingen. De regio kent bevolkingskrimp en vergrijzing en ontgroening van de bevolking, wat invloed heeft op de draagkracht van voorzieningen.¹³ Dokkum-stad zal (waarschijnlijk) blijven groeien, maar in de omliggende regio - met name het noordelijke deel - zal krimp optreden.¹⁴ De economische uitgangspositie is daarbij bovendien beperkt: het welvaartsniveau en het gemiddeld besteedbaar inkomen zijn in noordoost Fryslân relatief laag.¹⁵ Er is voor de Dokkumer binnenstad daardoor sprake van een afnemend economisch draagvlak. De risico's voor de Dokkumer binnenstad worden in de eerste Nije Pleats bijeenkomst erkend (zie het kader hierna).

¹¹ Zie Visie Binnenstad Dokkum (2016).

¹² De koopkrachtbinding van de eigen inwoners is al hoog, zodat daar weinig valt te winnen. Bron: Broekhuis Rijs Advisering (2017), *Koopstromenonderzoek Provincie Fryslân. Dongeradeel*. Zuidhorn.

¹³ Provincie Fryslân (2017), *Fryslân 2016-2040. Prognose bevolking en huishoudens*. Leeuwarden.

¹⁴ KAW (2017), *Woningmarktanalyse Noordoost-Fryslân. Onderzoeksrapportage*. Groningen, p.46-47.

¹⁵ Bron: CBS.

Nije Pleats

Het Nije Pleats proces is in het voorjaar van 2017 opgestart. Op de eerste Nije Pleats bijeenkomst (8 mei 2017) wordt een aantal thema's besproken. Onder andere wordt door de voormalige binnenstadsmanager (de heer Busch) de volgende schets gegeven van de Dokkumer binnenstad:

“De komende periode vindt er een selectie plaats van winkelgebieden. Alleen zeer grote steden zijn verzekerd van een positie. Kleinere winkelgebieden hebben alleen een toekomst wanneer zij het publiek op bijzondere wijze aanspreken. Er vindt een verschuiving plaats van “kopen” naar “beleven”. Dokkum heeft een onderscheidend en kwalitatief hoogwaardig winkelaanbod. De gebouwen en openbare ruimte zijn in goede conditie. Maar het is nog maar de vraag of het winkelgebied van Dokkum toekomstbestendig is. Alleen als alles klopt is er nog toekomst voor Dokkum als regionaal detailhandelscentrum. Er zullen bewuste keuzes moeten worden gemaakt; kansen die zich aandienen moeten worden benut; Dokkum kan zich daarin geen fouten veroorloven”.

Bron: Verslag Nije Pleats “Noordelijk Entreegebied Regiostad Dokkum” d.d. 8 mei 2017.

Er kan ook iets worden gezegd over de economische positie van de winkels in de binnenstad van Dokkum. In het Koopstromenonderzoek wordt over de Dokkumer binnenstad geconcludeerd dat het *“gemiddeld genomen voor diverse winkels lastig [is] geworden om rendabel te opereren”*.¹⁶ Uit de bezoekersenquête die in het kader van de Nije Pleats bijeenkomsten is gehouden in de binnenstad van Dokkum, kwam het beeld naar voren dat de binnenstad relatief weinig bezocht wordt.¹⁷

De binnenstad van Dokkum heeft relatief veel last van leegstand. Het leegstandspercentage in de gemeente Dongeradeel is 9,6%, wat hoger is dan het Friese en Nederlandse gemiddelde van 8%. Het aantal winkels in de (voormalige) gemeente Dongeradeel is tussen 2007 en 2017 gedaald van 211 naar 205. Het aantal leegstaande winkels in de gemeente is in die periode toegenomen.¹⁸ Recent is de leegstand afgenomen, waarschijnlijk mede door de gunstige conjuncturele ontwikkeling van de afgelopen jaren.¹⁹ Op (middel)lange termijn blijft leegstand - net als het landelijke beeld - een probleem.

De conclusie is dat, ondanks een aantal sterke ‘assets’, de binnenstad van Dokkum onder druk staat. Het algemene beeld is dat van een Dokkumer binnenstad waarin de winkelvoorzieningen het nog ‘net’ redden, maar het middellange termijn perspectief negatief is met risico op vermindering van het winkelaanbod, leegstand, en aantasting van de regionale positie. Regionaal-economisch draagvlak (regionaal besteedbaar inkomen) en bevolkingsontwikkelingen werken negatief op de kans om extra bezoekers en omzet te trekken. In lijn met wat daarover in de Binnenstadsvisie is opgemerkt, kan worden gesteld dat zonder investeringen in randparkeerplaatsen en een ‘wow’-effect dat bezoekers moet verleiden (ook) de binnenstad te bezoeken, het draagvlak voor de binnenstad zal afnemen.²⁰

¹⁶ Broekhuis Rijs Advisering (2017), *Koopstromenonderzoek Provincie Fryslân. Dongeradeel*. Zuidhorn.

¹⁷ DTNP (2018). Verkenning noordelijke stadsentree Dokkum. Nijmegen.

¹⁸ Broekhuis Rijs Advisering (2017), *Koopstromenonderzoek Provincie Fryslân. Dongeradeel*. Zuidhorn.

¹⁹ Bron: telling gemeente Noardeast-Fryslân, april 2019.

²⁰ Dit is ook een uitkomst van de Nije Pleats bijeenkomsten.

2.3 Binnenstadsvisie 2016

De aanleiding voor de Binnenstadsvisie van de gemeente uit 2016 was dat Dokkum de gevolgen ondervindt van de vergrijzing, krimp, verandering in koopgedrag (o.a. internetaankopen) en de economische crisis van de jaren voor 2016. Het uitgangspunt van de Binnenstadsvisie is dat het nodig is de huidige kwaliteit van de binnenstad op te waarderen (“van een 7 naar een 9!”). De “koers” is het verbeteren van de beleving en kwaliteitsverbetering.²¹

Er wordt in de Binnenstadsvisie een aantal kansen genoemd, die aan de ambitie en koers kunnen bijdragen. Ten eerste is dat het gereedkomen van de ‘Centrale as’ dat als een kans wordt beschouwd om Dokkum beter toegankelijk te maken voor de regioconsument en toerist. In de Binnenstadsvisie is ten tweede aangegeven dat voor het functioneren van de binnenstad voldoende en goede randparkeerplaatsen belangrijk zijn. Ten derde wordt het belang van aantrekkelijke aanlooproutes benadrukt:

“De entrees naar de binnenstad moeten worden opgewaardeerd om een ‘wow’-effect bij de bezoeker te laten ontstaan”.²²

Volgens de Binnenstadsvisie zijn verbeteringen nodig op het gebied van parkeren, ‘vindbaarheid’ van de binnenstad, en de aanblik van entrees. In de Binnenstadsvisie wordt een aantal uitgangspunten benoemd voor randparkeerplaatsen op de locaties van de noordelijke stadsentree (Aalsumerpoort) en het Harddraverspark (Halvemaanspoort). Ook wordt opgemerkt dat ’t Panwurk verouderd is en niet past bij het ruimtelijke beeld rond de bolwerken. Daar is volgens de Binnenstadsvisie sowieso een kwaliteitsslag nodig, die tegelijkertijd meer parkeerplaatsen kan opleveren. De looproute van ’t Panwurk naar de binnenstad kan een nog grotere belevingswaarde krijgen.

“Gedacht kan bijvoorbeeld worden aan een voetgangersbrug naar het Noorderbolwerk of een pad langs/over het water naar de bestaande brug van de Aalsumerpoort.”

Ook stelt de Binnenstadsvisie dat als er minder parkeerplaatsen op de Markt zijn, dit elders moet worden gecompenseerd.

Bij de locatie Harddraverspark gaat het volgens de Binnenstadsvisie om het verbeteren van de kwaliteit van de omgeving en de looproute naar het kernwinkelgebied. De Binnenstadsvisie hangt samen met de ontwikkeling van een omgevingsvisie voor het gebied Harddraverspark en Gemeentewerfzone e.o. Dokkum.²³ In het rapport “Oer de Grêft” - een toelichting op de Omgevingsvisie - is aangegeven dat het gebied rond de Jumbo en ’t Panwurk kansen biedt voor een hoogwaardige stadsentree.²⁴ Over ’t Panwurk is in het rapport opgemerkt dat die het zicht ontnemt op het bolwerk en dat de creatie van zichtlijnen tussen de Rondweg Noord en het bolwerk een belangrijk aandachtspunt is.

²¹ Zie Visie Binnenstad Dokkum (2016)/Ambitie.

²² Zie Binnenstad Dokkum (2016)/Koers. Het gaat er om bezoekers “een goede eerste indruk van Dokkum te geven.” Dit moet onder meer worden bereikt door een ‘wow’-effect, bedoeld om bezoekers “bij de hand te nemen, te verrassen en een goede blik op historisch Dokkum te geven”. Naast het zicht op de binnenstad, historische panden en een plezierige en aantrekkelijke aanlooproute kan het hier gaan om een ruimtelijk of architectonisch opvallend element (een *landmark*).

²³ Daarnaast is er ook gewerkt aan een nieuwe supermarktstructuurvisie. Dat proces is nog niet afgerond. Zie DTNP (2018), *Supermarktstructuurvisie Dokkum. Concept 25 mei 2018*. Nijmegen.

²⁴ P. van Bussel, D. Inden en P.M. Schaap (2016), *Oer de Grêft. Toelichting op de Omgevingsvisie Harddraverspark en Gemeentewerfzone e.o. Dokkum*. De Unie architecten/Estheticon Projectadvies/Complod.

In “Oer de Grêft” wordt geadviseerd om:

“actief over [te] gaan tot nieuwe ontwikkeling in overleg met vastgoedeigenaar en supermarkt: ontwikkeling op schaal van Dokkum met respect voor de mogelijke zichtrelatie met het bolwerk en de entree van de stad”.²⁵

2.4 Doel en uitgangspunten van opgave noordelijke stadsentree

In de Binnenstadsvisie heeft de gemeenteraad de risico's voor de Dokkumer binnenstad aangegeven. De onderzoeken en de verkenningen die in het kader van de Nije Pleats bijeenkomsten zijn uitgevoerd, bevestigen die risico's. Om de Dokkumer binnenstad vitaal te houden, is groei van het aantal bezoekers en bestedingen in de binnenstad nodig. Om dat te bereiken, moeten meer en nieuwe groepen bezoekers worden aangetrokken. De centrale vraag is:

Hoe kunnen bezoekers beter verleid worden om naar de binnenstad te komen?

In de Binnenstadsvisie is als centraal doel geformuleerd:

Het versterken van de aantrekkelijkheid van de Dokkumer binnenstad, waarmee werkgelegenheid en de regionale positie van Dokkum moeten worden behouden.

De uitbreiding van parkeermogelijkheden aan de rand van de binnenstad en het ontwikkelen van een ‘wow’-effect om extra bezoekers te trekken, moeten dus gericht zijn op het versterken van de aantrekkelijkheid van de Dokkumer binnenstad. De varianten die in dit document worden gepresenteerd, moeten daarmee - naast kosten - in elk geval beoordeeld worden op hun bijdrage aan de het aantrekken van extra bezoekers aan de binnenstad.

Ruimtelijke verkenning en onderzoek parkeerplaatsen

Door de uitbreiding van de supermarkt te koppelen aan de parkeeropgave en de opgave om de ruimtelijke kwaliteit te vergroten, kan worden bijgedragen aan de ambitie die voor het noordelijke entreegebied is uitgesproken in de Binnenstadsvisie. De bespreking van de plannen voor de noordelijke stadsentree in de Nije Pleats bijeenkomsten vormen de basis voor het besluit dat gemeente en supermarkt de planontwikkeling als een gezamenlijk opgave zien. Er zal niet een eenzijdig in opdracht van Jumbo opgesteld plan als aanvraag worden ingediend, maar samen worden opgetrokken om een plan te maken waarin zowel de belangen van Jumbo als de publieke belangen worden behartigd. Het College van B&W heeft (in de vergadering van 4 juli 2017) besloten dat de gemeente met de Jumbo wil optrekken in een gezamenlijk planproces voor het gebied Jumbo supermarkt/'t Panwurk.

Het proces moet leiden tot een gezamenlijk gedragen en haalbaar plan. In het uiteindelijke plan moet de uitbreidingsbehoefte van de Jumbo worden geacommodeerd. Tevens moet de potentie van de locatie worden benut als entreegebied voor de binnenstad, waarbij het uiteindelijke resultaat ten dienste moet staan aan behoud en optimalisering van het duurzaam functioneren van de binnenstad als regiovoorzienende kern.

²⁵ Oer de Grêft, p.73.

Uitkomst van de eerste twee Nije Pleats bijeenkomst is dat door de gemeente een nadere ruimtelijke verkenning zal plaatsvinden en dat de parkeercapaciteit nader onderzocht zal worden (zie het kader).

Nije Pleats

In de tweede Nije Pleats bijeenkomst (van 29 mei 2017) is het gezamenlijke belang bij een aanpak van de hele locatie, inclusief de openbare ruimte, nogmaals onderkend, maar is ook een verschil van inzicht over het belang van de locatie als poort naar de binnenstad. Omdat de mate waarin die potentie wordt benut gevolgen heeft voor het aantal te realiseren parkeerplaatsen en de ambitie voor ruimtelijke kwaliteit, is nader onderzoek en inzet van specifieke deskundigheid nodig voor een ruimtelijke verkenning. Uitkomst van de discussie is dat de gemeente gaat onderzoeken wat de parkeercapaciteit moet zijn in het gebied Panwurk-Jumbo.

Uitgangspunten gemeente voor opgave noordelijke stadsentree

Het College van B&W heeft een aantal uitgangspunten meegegeven voor het verder verkennen van de noordelijke stadsentree en het Nije Pleats proces.²⁶ Daarbij wordt de vraag om uitbreiding van de Jumbo in de context geplaatst van het publieke belang voor deze plek. De volgende uitgangspunten zijn meegegeven:

- In de Binnenstadvisie staat dat het gebied een ruimtelijke kwaliteitsslag nodig heeft met een betere verbinding met de binnenstad.
- Door de komst van de fontein op de Markt zijn parkeerplaatsen verdwenen. Voor een lange termijn oplossing wordt 't Panwurk genoemd als zoekgebied voor parkeercompensatie. Het aantal publieke parkeerplekken zou daarmee hoger moeten zijn dan nu.
- De supermarkt ligt dicht tegen de binnenstad en het kernwinkelgebied, en kan bijdragen aan het functioneren van de binnenstad.
- Door de aanleg van de Centrale As komt de (regio)bezoeker meer en meer via de noordkant de stad binnen. Daarmee wordt het gebied een 'voordeur' voor de stad.
- Het aspect duurzaamheid moet integraal worden meegenomen in de planvorming.
- Begrenzing van het plangebied is niet van tevoren strikt afgebakend, en zal in het gezamenlijke planproces worden bepaald.

Uitgangspunten Nije Pleats

Op de eerste Nije Pleats (8 mei 2017) bijeenkomst is een aantal uitgangspunten aangescherpt en toegevoegd. In het gebied van de noordelijke stadsentree:

- moet men dicht bij het kernwinkelgebied kunnen parkeren, en is combinatie van binnenstadbezoek en bezoek aan de supermarkt (combinatiebezoek) mogelijk;
- moet het zicht op de oude stad worden hersteld;
- moet een aantrekkelijke looproute naar de binnenstad komen, met eventueel een voetgangersbrug;
- is een kwaliteitsslag nodig met een "wow"-effect voor de bezoeker van Dokkum.

Aanvullende uitgangspunten WBD en OVD

In een overleg met het Wijkraad Binnenstad Dokkum zijn onder meer de volgende punten naar voren gekomen, die belangrijk zijn voor de verdere ontwikkeling van de plannen voor de noordelijke stadsentree.

- Van direct belang voor de binnenstadsbewoners is gratis parkeergelegenheid en de nabijheid een supermarkt voor de dagelijkse boodschappen.

²⁶ Strategisch overleg B&W d.d. 7 februari 2017.

- Door het Wijkberaad wordt (h)erkend dat de noordelijke stadsentree een belangrijke toegangspoort is voor bezoekers van de binnenstad. Ook het nut en belang van de supermarkt op deze locatie wordt (h)erkend.
- De noordelijke stadsentree is toe aan een “esthetische en logistieke upgrade”. De verbinding met de binnenstad zou moeten worden verbeterd; de loopafstand zou (ook psychologisch) verkort moeten worden. Neem de achterzijde van de supermarkt ook mee als alternatieve uitbreidingsmogelijkheid voor de ondernemer.

In een overleg met het bestuur van de Ondernemers Vereniging Dokkum (OVD) heeft de gemeente de ondernemersvereniging geïnformeerd over de status en voortgang van de plannen rond de Jumbo en 't Panwurk. Daarin is onder meer aan de orde gekomen dat de binnenstad van Dokkum het in belangrijke mate moet hebben van bezoekers vanuit de regio. Voldoende parkeermogelijkheden en een goede bereikbaarheid van de binnenstad zijn belangrijke voorwaarden. Met de OVD is de afspraak gemaakt dat de gemeente de OVD op de hoogte houdt van de vorderingen van het proces.

Er is een aantal aspecten die voorafgaand aan de daadwerkelijke verkenning van mogelijke varianten van de ontwikkeling van de noordelijke stadsentree in beeld zijn gebracht. Die aspecten zijn:

- positie van de noordelijke stadsentree t.o.v. andere randparkeerplaatsen;
- economische kansen in de vorm van combinatiebezoek supermarkt-binnenstad;
- cultuur-historische aspecten;
- duurzaamheid.

Er is verder een verkenning gedaan van de ruimtelijke aspecten van de (vier) randparkeerplaatsen rond de Dokkumer binnenstad. Daarnaast is onderzoek gedaan naar de bezoekers en naar de mogelijkheden van combinatiebezoek (combinatie binnenstadbezoek en bezoek supermarkt). En er is een verkenning gedaan naar cultuur-historische en duurzaamheidsaspecten van het gebied.

3.1 Ruimtelijke verkenning randparkeerplaatsen

Uit onderzoek naar ruimtelijke, planologische en parkeeraspecten is naar voren gekomen dat de noordelijke stadsentree vanuit ruimtelijk en planologisch perspectief *dé* aangewezen plek is om de entree naar de binnenstad op te waarderen.²⁷ Het is de enige parkeerplek waar een directe verbinding met en zicht op de binnenstad mogelijk zijn.²⁸

De volgende argumenten kunnen worden genoemd die het noordelijk entreegebied de meest kansrijke plek maken waar ruimtelijke ontwikkeling die (het bezoek aan) de binnenstad kan versterken (zie het kader):²⁹

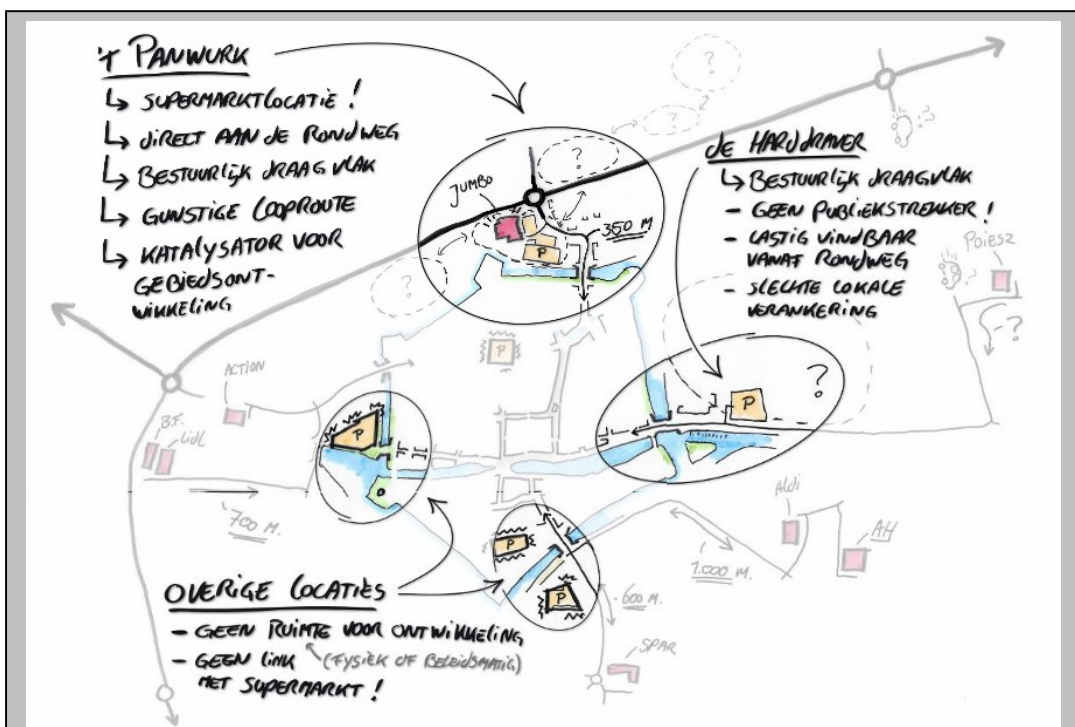
1. De combinatie van een bezoek aan supermarkt en binnenstad heeft potentie. Dat blijkt uit de gehouden bezoekersenquête en uit ervaringsgegevens uit andere gemeenten.
2. Het noordelijk entreegebied is de enige locatie dicht tegen de binnenstad aan waar ruimte is voor gebiedsontwikkeling, en waar in de toekomst aanvullende gebiedsontwikkeling kan plaatsvinden, met name op het terrein van de voormalige gemeentewerf.
3. De verandering in verkeersstromen als gevolg van de Centrale As maken het noordelijke entreegebied de primaire entree van Dokkum en de Dokkumer binnenstad.³⁰
4. Van de randparkeerplaatsen is dit de enige plek met potentie om de huidige beperkte ruimtelijke kwaliteit om te zetten in een 'wow-effect'.
5. De investeringen die sowieso moeten worden gedaan in 't Panwurk (groot onderhoud of vervanging) kunnen worden gecombineerd met het vergroten van de ruimtelijke kwaliteit van het hele noordelijke entreegebied. Met andere woorden, een deel van de investeringen in de noordelijke stadsentree kunnen worden gefinancierd uit de financiële opgave die er sowieso is voor 't Panwurk.

²⁷ Met de Jumbo is in de Nije Pleats bijeenkomst van 29 mei 2017 afgesproken dat de gemeente onderzoek ging doen of de plek 't Panwurk-Jumbo onderscheidend is t.o.v. andere randparkeerplekken in Dokkum en wat het antwoord daarop betekent voor het kwantitatieve parkeerambitie voor deze plek.

²⁸ Op basis van de meest recente inzichten wordt het Harddraverspark ingevuld als sport- en leisuregebied.

²⁹ Bron: DTNP (2018), *Verkenning noordelijke stadsentree Dokkum*. Nijmegen.

³⁰ Zie ook hoofdstuk 4.



Van de vier randparkeerplaatsen in Dokkum is een beoordeling gemaakt op de volgende aspecten die alle invloed hebben op de aantrekkelijkheid van de binnenstad (DTNP, 2018). *Verkenning noordelijke stadsentree Dokkum*. Nijmegen).

Nabijheid supermarktaanbod.

Het noordelijke entree gebied is het enige gebied waar de combinatie van bezoek van supermarkt en binnenstad mogelijk is. De overige supermarkten in Dokkum zijn verder weg gelegen van de binnenstad. Vanaf die locaties vindt nauwelijks combinatiebezoek plaats.

(Beleids)ruimte voor ontwikkeling.

Hier is gekeken naar de huidige ruimtelijke kwaliteit en de potentie om die ruimtelijke te versterken die het zicht op en de nabijheid van de binnenstad ten opzichte van de parkeerplaats vergroten. Lutjebleek is ingesloten door bebouwing; er zijn daar geen ontwikkelingsmogelijkheden op aanpalend terrein. De Helling is een parkeerplaats waar het zicht en de nabijheid van de binnenstad in de huidige situatie al relatief goed zijn. De Helling is een terrein dat omgeven is met bebouwing en water en waar aanpalend geen ruimte is. Bij het Harddriverspark zijn plannen om het gebied op te waarderen, waarbij vooral wordt gedacht aan een parkachtige omgeving met functies voor sport en leisure. In termen van het vergroten van het zicht en de nabijheid van de binnenstad zijn de mogelijkheden hier beperkt. Het noordelijke entreegebied heeft nu een relatieve minder goede uitstraling wat betreft ruimtelijke kwaliteit. Op dit terrein liggen er echter juist wel mogelijkheden om het zicht op de binnenstad en de nabijheid te versterken. Beleidsmatig is alleen op het Harddriverspark en de noordelijke stadsentree ruimte, en niet op de overige plekken.

Regionale bereikbaarheid en ontsluiting.

Van oudsher zijn Lutjebleek en de Helling goed bereikbare parkeerplaatsen. Met name de Helling lag op een 'logische' route vanaf de Lauwerszeeweg. Het Harddriverspark is 'lastiger' te bereiken'. De afgelopen jaren is met het gereedkomen van de Centrale As juist het noordelijke entreegebied een 'logische' invalsroute geworden. Het verkeer over de noordelijke rondweg is op het wegvak waar de noordelijke stadsentree aan ligt duidelijk toegenomen. De parkeerplaats bij de Jumbo/t Panwurk is de eerste grote (rand)parkeergelegenheid die men vanaf de Centrale As tegenkomt.

Lokale vindbaarheid en verankering.

Wanneer een locatie deel uitmaakt van de dagelijkse of wekelijkse routine van mensen zullen zij deze plek beter herkennen en herinneren. Ook door een sterke historische gelaagdheid kan een bepaalde locatie voor veel mensen logisch aanvoelen. De Jumbo-locatie heeft een sterke positie binnen regionale verkeersstructuur, maar voor inwoners van Dokkum ligt de plek wellicht minder 'op de route'. Een inwoner uit het zuiden van Dokkum heeft andere (loop- of fiets)routes op de 'mentale kaart' staan dan een bezoeker uit Holwerd of Ternaard. Vanuit het verleden is de zuid- en westzijde van de binnenstad daarom beter verankerd in het 'stedelijk weefsel' van Dokkum. Mensen die bekend zijn in Dokkum laten zich niet snel met de auto naar De Harddraver of 't Panwurk leiden als zij naar het centrum willen. De mentale verankering van de Noordelijke Stadsentree zal toenemen, wanneer meer locaties aan de noordzijde van de stad in de toekomst ontwikkeld gaan worden.

Uitstraling stadsentree en looproute.

Vanaf Lutjebleek zit men qua beleving al in een winkelgebied dat direct aansluit op de binnenstad. De Helling is een parkeerplaats tegen de bolwerken aan met direct zicht op de binnenstad. De aanlooproute is aantrekkelijk en geeft direct de beleving van de historische binnenstad. Via de loopbrug, oversteek van een oud grachtje en een klein straatje komt men direct op De Zijl. Komend vanaf het Harddraverspark is de binnenstad niet direct in zicht. De beleving is daardoor niet die van beleving van 'aankomst in de binnenstad'. De aanlooproute vanuit het noordelijk entreegebied geeft nu weinig beleving van 'aankomst in de binnenstad'; men moet als het ware eerst nog 'een blokje om' richting Aalsumerpoort. Door de aanlooproute te veranderen via een voetgangerbrug kan dit wel hersteld worden.

Met name vanuit De Helling en het noordelijk entreegebied is er goed zicht op de historische binnenstad. Bij de De Helling is dat in de huidige situatie al zo; bij het noordelijk entreegebied is dat in potentie zo, mits er iets wordt gedaan aan 't Panwurk dat het zicht nu belemmert.

In de tabel is de beoordeling van de randparkeerplaatsen samengevat.

Aantrekkelijkheid binnenstad door ...	Lutjebleek	Helling	Harddravers-park	Noordelijk entreegebied
Parkeerplaatsen	89	144	166	188
Afstand tot binnenstad (meter)	339	263	329	291 / 274 bij aanleg voetgangersbrug
Nabijheid supermarktaanbod	•	•	•	•••
Regionale bereikbaarheid en ontsluiting	••	••	•	•••
(Beleids)ruimte voor ontwikkeling	••	••	•	••
Lokale vindbaarheid en verankering	•	•	•••	•••
Uitstraling stadsentree en looproute	••	•••	•	• (in potentie •••)

Scores: • = relatief laag •• = gemiddeld ••• = relatief hoog

Bron: DTNP (2018). *Verkenning noordelijke stadsentree Dokkum*. Nijmegen.

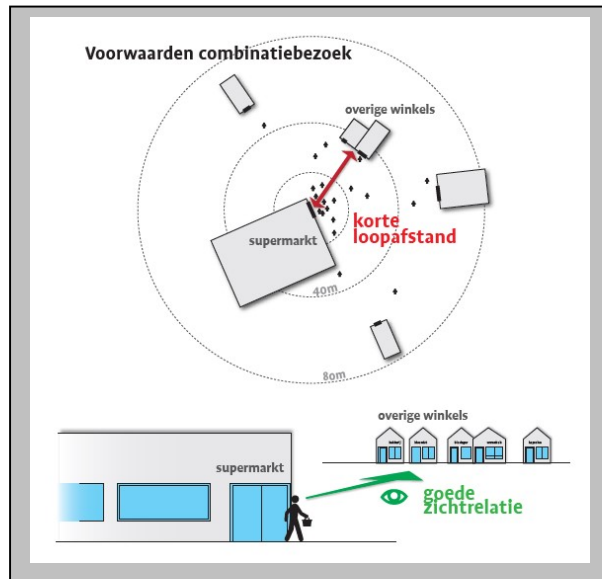
3.2 Economische kans: combinatiebezoek

Het vraagstuk om de vitaliteit van de binnenstad te vergroten, spitst zich toe op de vraag hoe extra (boven-)regionale bezoekers te verleiden, waarbij een aantrekkelijke 'stadsentree' een rol moet (gaan) spelen. De rol van supermarkten als trekkers van bezoekers van binnensteden is daarbij recent weer in beeld. Nu de druk op de vitaliteit van binnensteden toeneemt, is combinatiebezoek van supermarktbezoekers en

binnenstadsbezoekers juist een kans de vitaliteit te versterken. Ook in de Binnenstadsvisie is de kans die combinatiebezoek geeft, al geconstateerd. Parkeren op de noordelijke stadsentree is volgens de Binnenstadsvisie aantrekkelijk omdat daar de mogelijkheid bestaat om de dagelijkse boodschappen te combineren met winkelen in de binnenstad.

Voorheen was er een beweging van supermarkten uit binnensteden naar de 'randen', onder invloed van de behoefte aan goede bereikbaarheid met de auto, veel parkeerruimte en een groter verkoopvloeroppervlak. Over het algemeen wordt erkend dat de bijdrage aan het functioneren van de binnenstad - achteraf gezien - is onderschat.³¹ Ook in Dokkum zijn de supermarkten uit de binnenstad verdwenen. De Nieuwe Weme is in de 90-er jaren uit de Breedstraat verdwenen - dat is na enkele 'metamorfoses' de huidige Jumbo bij 't Panwurk. De Aldi is naar Hogedijken verhuisd en de C1000 is als laatste supermarkt binnen de bolwerken ook naar Hogedijken verhuisd, wat nu de Albert Heijn is.

De noordelijke stadsentree is de enige plek waar aan de voorwaarden voor combinatiebezoek kan worden voldaan. In de Nije Pleats bijeenkomsten is de eventuele potentie van combinatiebezoek uitgebreid besproken. Bovendien is onderzoek gedaan onder bezoekers van de binnenstad en de supermarkt. Op grond daarvan komt naar voren dat Dokkum nu nog een betrekkelijk beperkte functie heeft in (regionaal) combinatiebezoek van supermarkt en binnenstad.³² Uit landelijk onderzoek en landelijke databronnen blijkt dat combinatiebezoek in andere steden juist wel een belangrijke bron van bezoekers voor de binnenstad vormt.³³ De potentie - kans - voor Dokkum om extra bezoekers naar de binnenstad te trekken, ligt daarom in het vergroten van het combinatiebezoek. De locatie van de Jumbo-supermarkt aan de noordrand van de binnenstad kan in dit opzicht worden gezien als de kans voor Dokkum om de vitaliteit van de binnenstad te versterken. Anders gezegd, de mogelijkheid om combinatiebezoek te vergroten, is dé 'sleutel' voor een goed functionerende binnenstad.



Combinatiebezoek

Een gemiddelde service-supermarkt van 1.200 m² wvo trekt wekelijks circa 10.000 bezoekers waar andere (nabijgelegen) winkels van kunnen profiteren. De onderlinge afstand en zichtrelatie speelt daarbij een belangrijke rol. Combinatiebezoek neemt toe naarmate de winkels dichterbij de supermarkt gelegen zijn. Hoe meer winkels in het zicht, hoe hoger het aandeel van de supermarktbezoekers dat ook een of meer andere winkels bezoekt.

Bron: DTNP (2018). *Verkenning noordelijke stadsentree Dokkum*. Nijmegen.

³¹ Supermarktlocaties liggen veelal op dusdanig grote afstand van de binnenstad dat er nauwelijks combinatiebezoek door gegenereerd wordt. Dit geldt met name voor middelgrote en kleine steden. In grote steden is er een beweging zichtbaar van kleine supermarkten die zich juist in binnensteden vestigen.

³² DTNP (2018). *Verkenning noordelijke stadsentree Dokkum*. Nijmegen.

³³ Bron: landelijk onderzoek DTNP.

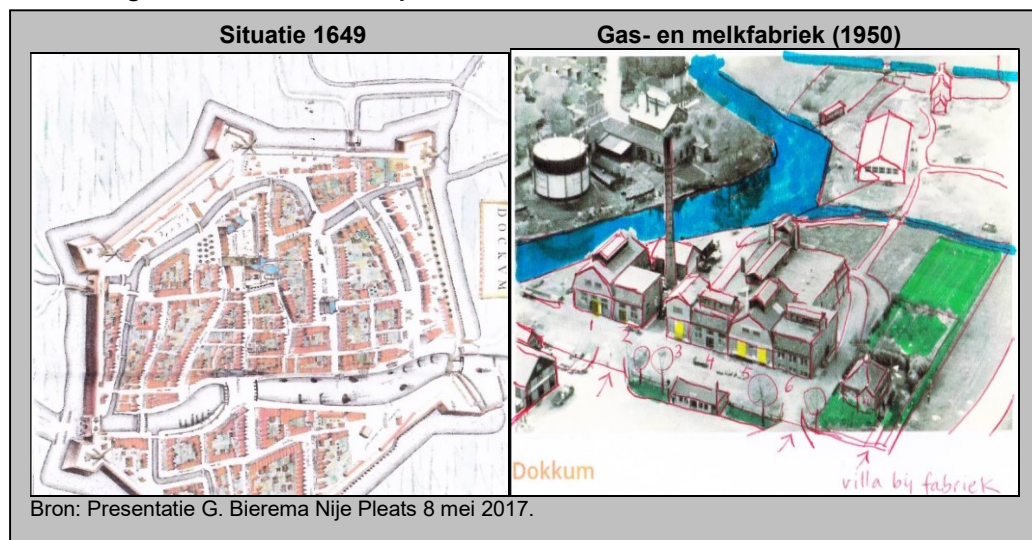
In het onderzoek is een schatting opgenomen van het potentiële aantal extra bezoekers dat kan worden getrokken in het geval van uitvoering van maatregelen die het combinatiebezoek vergroten. Die ruimte is geschat op 2.750 tot 4.250 extra binnenstadsbezoekers *per week* (in normale winkelweken).³⁴ Op jaarbasis zou dat neer kunnen komen circa 90.000 à 165.000 bezoekers.³⁵ De bandbreedte geeft de onzekerheid bij de schatting van de toekomstige situatie aan, maar kan ook worden opgevat als de potentie bij een relatief beperkt aantal maatregelen die het combinatiebezoek vergroten (het lage cijfer) en de potentie bij een ‘maximum’ aan maatregelen (het hogere cijfer). Er zijn geen cijfers beschikbaar over het totaal aantal binnenstadsbezoekers in Dokkum, maar het hier genoemde aantal extra bezoekers per week worden gezien als een wezenlijke aanvulling op het aantal bezoekers en de omzet in de binnenstad.

3.3 Cultuurhistorie

In de eerste Nije Pleats bijeenkomst is een cultuur-historische verkenning gepresenteerd waarin de geschiedenis van het gebied is getoond. De verkenning geeft aan dat de locatie door de jaren heen dikwijls van gedaante is veranderd, en dat de geschiedenis voor het ontwerpproces oplossingen kan bieden.³⁶

De contouren voor het gebied zijn eind 16^e eeuw al vastgelegd met de vesting met zes bolwerken of bastions (in Groningen en Fryslân dwinger genoemd). Daar waar water de stad doorkruist zijn waterpoorten gebouwd en daar waar wegen de stad naderen, zijn klapbruggen en toegangspoorten opgericht. In de loop van de 19^e eeuw komen er buiten de stadsgrachten woningen en bedrijvigheid. In de 20^e eeuw zijn een gasfabriek (op het bolwerk) en een zuivelfabriek gevestigd in het gebied. Later zijn de fabrieken verdwenen en is het vestingwerk gerestaureerd.

Verkenning cultuur-historische aspecten



³⁴ Normale winkelweken buiten vakanties, vrije dagen e.d. om.

³⁵ Er is uitgegaan van 30.000 supermarktbezoekers per week na de Jumbo-uitbreiding, en een verhoging van het aandeel combinatiebezoek van nu rond de 19% naar 25%-30% (een verhoging van ongeveer 5%-10%-punt). Bij de extra aantallen bezoekers

³⁶ Presentatie G. Bierema Nije Pleats 8 mei 2017.

In het kader van de cultuur-historische aspecten van het gebied en omdat de Dokkumer binnenstad een beschermd stadsgezicht is, is een advies gevraagd bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE). Dat advies heeft een aantal inzichten opgeleverd waarmee in het ontwerp van het gebied rekening moet worden gehouden (zie het kader).

Advies Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (6 maart 2017)

- De grens van het beschermde stadsgezicht loopt aan de noordzijde van de gracht. Hoewel het gebied net buiten het beschermde stadsgezicht ligt heeft het wel invloed daarop. Bestemmingsplannen en straks omgevingsplannen moeten rekening houden met cultureel erfgoed, dus ook wat betreft de impact van de beoogde ontwikkeling op de beschermde binnenstad.
- De huidige uitstraling van het plangebied laat te wensen over, zoals ook geconstateerd in de binnenstadvisie. Vanwege de centrale as zal de locatie als toegangspoort naar de binnenstad in belang toe nemen. Dit geldt ook voor locaties in de nabijheid, zoals het Arriva-terrein en het busstation. Een (integraal) samenhangend perspectief op een hoger schaalniveau is daarom van belang.
- Het project biedt kansen om via een hoogwaardige openbare ruimte een kwaliteit toe te voegen aan de stad. Slimme verbindingen, eventueel nieuwe bruggen, richting de binnenstad zijn daarbij denkbaar. Dit kan bereikt worden via creatieve aanpak en ontwerpinvulling die rekening houdt met alle belangen die spelen.
- Een goede historische en ruimtelijke analyse van het plangebied e.o. is een eerste stap om te komen tot een visie voor het gebied. Deze analyse biedt aanknopingspunten voor de toekomstige inrichting.
- Voor de beleving en het karakter van het beschermde stadsgezicht zijn twee invalshoeken evident: het zicht op de binnenstad vanaf het plangebied, en het zicht van de binnenstad naar het plangebied.
- Bijvoorbeeld: tegenwoordig is de groene aankleding en een kleinschalige groene uitstraling aan de overzijde van de bolwerken een belangrijke karakteristiek. Deze bepalen de ruimtelijke context van de bolwerken.
- Nieuwbouw in het plangebied langs/gericht op het water die in massa en situering een overheersende invloed heeft op de omgeving staat op gespannen voet met het historisch-ruimtelijke karakter. Het volledig volbouwen van het plangebied staat op gespannen voet met het open karakter van schootsvelden.
- Met uitzondering van de supermarkt (waar vroeger een zuivelfabriek stond) zijn grote gebouwen niet passend vanwege de historische toegangsrouten naar de binnenstad (Aalsumerpoort). Nieuwe toevoegingen in schaal en massa ondergeschikt aan de bebouwing aan de Aalsumerpoort sluiten het beste aan.
- Voor nieuwe bruggen geldt dit ook, bijvoorbeeld ranke bruggen zodat de Aalsumerpoort in hiërarchie de belangrijkste verbinding blijft. Verder gaat het hier om een brug in een groen singelachtig gebied en dat karakter wil je niet teveel verstoren door nieuwe omvangrijke constructies.
- Hou er rekening mee dat de bolwerken van Dokkum beschermd rijksmonument zijn en dat een passende aansluiting op dat vlak dus extra aandacht vraagt.

3.4 Verduurzaming

Er is ook een verkenning gedaan naar de mogelijkheden van verduurzaming.³⁷ De conclusie uit die verkenning is dat een aantal duurzaamheidsmaatregelen goed mogelijk is in het gebied.

³⁷ Bron: Ekwadraat (2018), *Kansenkaart duurzaamheid Jumbo Dokkum*. Leeuwarden, en interne verkenning gemeente Dongeradeel.

Ten eerste is gekeken naar duurzame energie. Mogelijkheden daarbij zijn zonnepanelen op het dak van de supermarkt. Ook kan gekeken worden naar het gebruik van een warmtepomp, afhankelijk van de warmte- en koude behoefte van de supermarkt. Er kan ook worden gekeken naar de materialen die worden gebruikt, door bijvoorbeeld materialen te hergebruiken of materialen zo duurzaam mogelijk in te kopen. Dat geldt zowel voor de gebouwen als voor een eventuele voetgangersbrug over de noordelijke stadsgracht. Daarnaast kan worden gekeken naar een groene uitstraling van het pand van de supermarkt door groene daken en/of gevels. Ook de gevels van de parkeergarage kunnen worden uitgevoerd als groene gevels.³⁸

Een aspect is ook het klimaat. De bebouwing moet geschikt zijn voor de zware buien die door klimaatverandering worden verwacht. Gedacht kan worden aan het bovengronds afvoeren van het hemelwater naar de noordelijke stadsgracht, via een (stelsel) van goten. Onder de parkeerplaatsen van de supermarkt kan een waterberging worden aangelegd, die het water in de bodem laat infiltreren (indien de bodem daar geschikt voor is) met een overloop naar de noordelijke stadsgracht. Op de gevels kunnen plantenbakken worden toegepast waar een (klein) deel van het hemelwater in wordt opgevangen en geborgen.³⁹

³⁸ Ekwadraat (2018), *Kansenkaart duurzaamheid Jumbo Dokkum*. Leeuwarden.

³⁹ Interne verkenning gemeente Dongeradeel (notitie: *Klimaatadaptief bijdrage beleidsambt.*)

Om de plannen voor de noordelijke stadsentree te onderbouwen, is een verkenning gedaan van het aantal parkeerplaatsen dat als uitgangspunt moet worden genomen.

4.1 Uitgangspunten verkeer en parkeren

Rond verkeer en parkeren kan een aantal uitgangspunten worden aangegeven die (deels) ook al in de Binnenstadsvisie zijn benoemd, en deels uit aanvullend onderzoek naar voren zijn gekomen.

- *Parkeeronderzoek Binnenstad Dokkum (2016)*

In eerder onderzoek naar het parkeren in de binnenstad van Dokkum is geconcludeerd dat de binnenstad van Dokkum beschikt over voldoende parkeercapaciteit om te voorzien in de parkeerbehoefte van de aanwezige functies en voorzieningen, maar dat het overschot aan parkeerplaatsen onvoldoende is om pieken in parkeervraag op te vangen zonder toename van zoekverkeer. “[...] de parkeercapaciteit (in en rond binnenstad) is voldoende, maar kritisch”.⁴⁰ Ook wordt gesteld dat randparkeerplaatsen noodzakelijk zijn voor het aanbieden van voldoende parkeercapaciteit aan bezoekers, werknemers en inwoners van binnenstad Dokkum.

- *Herkomst centrumbezoekers*

Er is onderzoek gedaan naar de huidige bezoekers van de supermarkt en van de binnenstad.⁴¹ Uit het bezoekersonderzoek blijkt dat in totaal 64% van de centrumbezoekers met de auto naar het centrum komt. Dit zijn met name mensen uit de regio, en deels bezoekers van verder weg (toeristen). Mensen uit de regio parkeren op de voor hen bekende locaties (De Helling, 't Panwurk of in de binnenstad). Parkeerplaats De Harddraver wordt bijna alleen gebruikt door bezoekers van buiten de regio.⁴² Dit beeld komt overeen met de conclusies uit het eerdere parkeeronderzoek uit 2016.

- *Verandering verkeersstromen en parkeren*

Door de aanleg van de Centrale As zijn de verkeersstromen als gevolg van de Centrale As veranderd, waardoor Dokkum-noord een veel vaker gebruikte en ‘logischer’ toegang is geworden. Komend vanaf de Centrale As is de noordelijke stadsentree de eerste grote (rand)parkeergelegenheid die de bezoeker tegenkomt. Onder meer daarom zijn (mogelijke) ruimtelijke aanpassingen, inclusief parkeermogelijkheden, aan de noordkant van de binnenstad van Dokkum relevant.⁴³

Uit verkeerstellingen blijken het verkeer over de noordelijke rondweg en het parkeren in en rond 't Panwurk te zijn toegenomen (zie het kader). De parkeerdruk in 't Panwurk is ook toegenomen. Uit metingen van de bezettingsgraad van 't Panwurk blijkt dat met name op vrijdagmiddag en -avond en op zaterdagmiddag 't Panwurk ‘vol’ is; er worden dan bezettingsgraden gevonden van 75%-95%.⁴⁴

⁴⁰ Royal HaskiningDHV (2016), *Parkeeronderzoek Binnenstad Dokkum*, Groningen.

⁴¹ DTNP (2018). *Verkenning noordelijke stadsentree Dokkum*. Nijmegen.

⁴² Bezoekers die lokaal bekend zijn, laten zich kennelijk niet (om)leiden door de borden centumparkeren. DTNP (2018). *Verkenning noordelijke stadsentree Dokkum*. Nijmegen.

⁴³ Ook in de Binnenstadsvisie is al aangegeven dat door de komst van de Centrale As er meer autoverkeer is over de Rondweg Noord en de parkeerdruk aan de noordkant is toegenomen.

⁴⁴ Van een “vol” parkeerterrein spreken we als het parkeerterrein voor 80% bezet is. Boven deze grenswaarde ontstaat ongewenst zoekverkeer naar de nog lege parkeerplaatsen.

Verkeerstellingen en parkeerdruk

Vanwege de realisatie van de Centrale As rijdt er nu meer verkeer langs 't Panwurk en omgeving, blijkt uit verkeerstellingen. Door de provincie Fryslân worden regelmatig verkeerstellingen gehouden op de Lauwersseewei (tussen de Dongeradyk en de Centrale As). Waar voorheen zo'n 2.400 motorvoertuigen gebruik maken van dit weggedeelte, rijden er op dit moment zo'n 5.000 motorvoertuigen. Op het gedeelte tussen rotonde Hantumerweg en rotonde Dongeradyk is een stijging te zien van 6.300 motorvoertuigen naar 8.100 motorvoertuigen per dag.

Metingen laten ook zien dat de parkeerdruk in 't Panwurk sterk is gestegen. Uit alle metingen blijkt dat de zaterdag(middag) op 't Panwurk het drukst is. Bijna alle grote parkeerplaatsen in en rond de binnenstad staan dan nagenoeg vol. Bij hogere bezettingsgraden dan 85 à 90% kan aankomend verkeer niet altijd eenvoudig een parkeerplaats vinden en gaat parkeerplaats zoekend verkeer optreden. Het parkeerareaal wordt dan als (te) vol ervaren, en het bereikbaarheidsimago van het gebied komt onder druk te staan.

De huidige capaciteit van 't Panwurk blijft minimaal noodzakelijk voor het functioneren van de binnenstad. Een conclusie uit tellingen is dat 't Panwurk wordt gebruikt door een breed parkeerpubliek, maar ook zeker door de bezoeker. 't Panwurk voorziet dus in een parkeerbehoefte voor alle geledingen in de binnenstad.

Bron: Gemeente Noardeast-Fryslân/Bono Traffics (2018), *Parkeermotiefmeting 't Panwurk Dokkum*. Kampen.

- **'t Panwurk**

In de Binnenstadvisie is aangegeven dat 't Panwurk is verouderd en niet past bij het beeld rond de bolwerken, en dat daarom een kwaliteitsslag nodig is. Vernieuwing kan volgens de Binnenstadvisie tegelijkertijd meer parkeerplaatsen opleveren.⁴⁵ Uit onderzoek dat is gedaan naar de huidige staat van het gebouw blijkt dat het gebouw inderdaad verouderd is en mogelijk een investering in termen van groot onderhoud vergt (zie het kader). 't Panwurk is in het midden van de jaren negentig geplaatst maar nooit bedoeld als een structurele (lange-termijn)oplossing voor het parkeren. Het gebouw 't Panwurk is bedrijfseconomisch afgeschreven.

Staat van onderhoud 't Panwurk

In het kader van het Nije Pleats proces is een visuele inspectie uitgevoerd van 't Panwurk. Op basis daarvan is aangegeven dat "de garage zich aan het einde van zijn levensduur bevindt"

Bron: brief Nedpark Parking Systems, 22 februari 2018.

Voordat groot onderhoud wordt gepleegd zal eerst een inspectie naar de kwaliteit van materialen en constructie moeten plaatsvinden. Nader onderzoek naar de stand van onderhoud is vooralsnog aangehouden. Wel is er gepland onderhoud (voor 2021) in de vorm van schilderwerk en het herstraten van betonklinkers (raming kosten ca. 90.000 euro).

Bron: gemeente Dongeradeel

- **Parkeerplaatsen Markt**

Door de herontwikkeling van de Markt (waar ook de 'IJsfontein' is gerealiseerd) zijn 36 parkeerplaatsen vervallen. Door de gemeente is toegezegd dat de parkeerplaatsen die in de binnenstad weg worden gehaald, elders worden gecompenseerd. In de Binnenstadvisie is aangegeven dat een herstructurering van het noordelijke entreegebied de mogelijkheid biedt tot compensatie van de parkeerplekken, die verdwijnen vanwege de herstructurering van de Markt. In de raadsvergadering van 30 maart 2017 is besloten dat voor de lange termijn (2018 e.v.) onderzocht moet worden

⁴⁵ Zie Binnenstadvisie Dokkum (2016).

of de fysieke parkeercompensatie kan plaatsvinden in Dokkum Noord: 't Panwurk of gemeentewerf. In een aangenomen motie wordt daar door de raad als overweging nog aan toegevoegd dat

*“[d]e vervallen parkeerplaatsen op de markt in of in de directe nabijheid van binnenstad dienen te worden gecompenseerd en dat uitbreiding van de parkeervoorziening op de Harddraver daarin niet past”.*⁴⁶

- **Parkeerplaatsen uitbreiding Jumbo**

Die uitbreiding van de supermarkt heeft gevolgen voor het parkeren, omdat meer bezoekers meer parkeerplaatsen vergt. Om de verwachte extra bezoekers te accommoderen, is uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen nodig.⁴⁷ Het aantal benodigde parkeerplaatsen kan worden bepaald aan de hand van normen die daarvoor landelijk worden gebruikt (zie het kader). Het gaat om ca. 150 parkeerplaatsen (nu ca. 110). dat kan beschouwd worden als minimum dat nodig is voor vergunning voor uitbreiding van de supermarkt. Dat is gebaseerd op de plannen zoals die er u zijn. Wanneer de definitieve bouwplannen van de Jumbo bekend zijn, kan het exacte aantal parkeerplaatsen worden bepaald, maar die zullen niet veel afwijken van het hier gegeven aantal.

4.2 Benodigde parkeerplaatsen

In het kader van de Nije Pleats bijeenkomsten is een nadere verkenning geweest van benodigde parkeerplaatsen in de toekomst. Basis daarvan vormen parkeerplaatsen-onderzoek en parkeernormen zoals hiervoor aangegeven.

Op de noordelijke stadsentree is nu parkeergelegenheid in de vorm van 't Panwurk (188 parkeerplaatsen) en parkeerplaatsen voor de Jumbo-supermarkt (ca. 110 parkeerplaatsen) - samen 298.

In een memo van het College van B&W aan de gemeenteraad staat dat uitbreiding van parkeren noodzakelijk is en de huidige publieke parkeerplaatsen van 't Panwurk (188) gehandhaafd moeten worden. Daar komt de compensatie van de publieke parkeerplaatsen die op de Markt zijn vervallen bij (36 parkeerplaatsen).⁴⁸

Onderzoek naar het aantal benodigde parkeerplekken geeft een minimum aan van 400 plaatsen.⁴⁹ Daarin is rekening gehouden met de uitbreiding van de Jumbo, vervanging van op de Markt vervallen parkeerplaatsen, en minimaal behoud van het aantal publieke parkeerplaatsen. De huidige parkeerdruk op de noordelijke stadsentree ligt volgens metingen nu al op piekmomenten boven gebruikelijke parkeernormen; verdere uitbreiding ligt daarom voor de hand. Het College van B&W heeft mede op basis van de uitkomsten van het onderzoek besloten dat het kader voor de planontwikkeling onder meer wordt gevormd door een parkeeropgave van minimaal 400 parkeerplaatsen.⁵⁰

In de Nije Pleats bijeenkomsten is ook gekeken naar parkeerregimes. Immers, het benodigde aantal parkeerplaatsen kent een samenhang met een gekozen parkeerregime, bijvoorbeeld in de vorm van een blauwe zone. De gemeente heeft als randvoorwaarde gesteld dat voor de publieke parkeerplaatsen het huidige 'vrij parkeren'-regime gehandhaafd moet worden, en dat de wens is dat dat geldt voor het hele gebied.

⁴⁶ Motie (VVD) aangenomen in de vergadering van de raad van de gemeente Dongeradeel van 30 maart 2017.

⁴⁷ Voor een bouwvergunning is ook een voorstel nodig voor parkeercapaciteit.

⁴⁸ Zie hoofdstuk 2.

⁴⁹ DTNP (2018). *Verkenning noordelijke stadsentree Dokkum*, p. 27. Nijmegen.

⁵⁰ Besluit van het College van B&W 15 mei 2018.

De Nije Pleats bijeenkomsten zijn gebruikt om mede op basis van de uitkomsten van de ruimtelijke verkenning en het onderzoek naar parkeren tot een aantal mogelijke varianten te komen. In de Nije Pleats bijeenkomsten is ook gewerkt aan het formuleren van de eisen of voorwaarden waaraan een ontwerp voor het gebied zou moeten voldoen. De zoektocht naar mogelijke oplossingen heeft geleid tot zes varianten.

5.1 Voorwaarden ruimtelijk ontwerp

In de ruimtelijke verkenning is ingegaan op de voorwaarden voor een zodanige ontwikkeling van het gebied dat optimaal de aantrekkelijkheid van de binnenstad wordt versterkt. De uitgangspunten van het College van B&W vormen daarvoor de basis.⁵¹ In de Nije Pleats bijeenkomsten is aangegeven dat het vooral moet gaan om zicht op de binnenstad en zicht op aantrekkelijke en 'logische' aanlooproutes richting binnenstad. Het gaat om de volgende uitgangspunten.⁵²

- Het ruimtelijk ontwerp moet bij voorkeur zodanig zijn dat de bezoeker die zijn auto parkeert, verleid wordt om (ook) de binnenstad te bezoeken. De ruimtelijke kwaliteit is mede bepalend voor de aantrekkelijkheid van de noordelijke stadsentree voor de binnenstadsbezoeker.
- In het ruimtelijk ontwerp moet het gewenste 'wow'-effect een plaats krijgen. Het gaat om een interessante, uitnodigende 'filmische' route;
- In het ontwerp speelt het zicht op de historische binnenstad en het bolwerk een belangrijke rol.
- Voor het combinatiebezoek is het zicht op de 'kop' van aanloopstraten en de winkelvoorzieningen (zicht op winkels) belangrijk.
- Om (combinatie)bezoekers te trekken moeten parkeervoorzieningen zo ruim en gemakkelijk mogelijk en zonder drempels worden ontworpen.
- Het parkeren moet voor zowel de supermarktbezoeker als de binnenstadsbezoeker gemakkelijk zijn.
- Er moet een korte loopafstand naar de binnenstad zijn.

In de Nije Pleats bijeenkomsten is geconcludeerd dat het 'filmische' karakter van de toegang tot de binnenstad het 'wow'-effect in zich kan hebben. De bezoeker moet als het ware in verschillende beelden de binnenstad steeds dichterbij zien komen. De cultuur-historische kwaliteit van de bolwerken en de binnenstad vormen daarvoor de basis.

⁵¹ Zie hoofdstuk 1.

⁵² Zie ook DTNP (2018). *Verkenning noordelijke stadsentree Dokkum*. Nijmegen.

Naast deze uitgangspunten zijn in de loop van de Nije Pleats bijeenkomsten nog een aantal aanvullende criteria voor het ontwerp vastgelegd. Die aanvullende uitgangspunten hebben te maken met:

- het aantal parkeerplaatsen;
- geen 'overloop' met parkeergelegenheid ten noorden van de rondweg;
- sloop en vernieuwing 't Panwurk;
- publieke en private parkeerplaatsen.

Aantal parkeerplaatsen

Een belangrijke voorwaarde waaraan alle oplossingsrichtingen moeten voldoen is het minimaal benodigde aantal parkeerplaatsen. Een 'harde' voorwaarde is dat de publieke parkeerplaatsen minimaal gehandhaafd worden, inclusief de compensatie van de parkeerplaatsen van de Markt. Rekening houdend met het minimum dat nodig is voor de (uitbreiding van de) Jumbo, komt het totaal neer op een minimum van 400 parkeerplaatsen.⁵³

Geen 'overloop' ten noorden van rondweg

In de Nije Pleats bijeenkomsten is ook gekeken naar de gebiedsafbakening. Er is gekeken naar een optie waarin (overloop van) parkeerplaatsen aan de noordkant van de rondweg mogelijk is (bijvoorbeeld op het Arriva-terrein). Die optie is afgewezen, omdat in die optie er een te grote afstand tot de binnenstad is. Daarnaast vormt de Rondweg, die gekenmerkt wordt door zeer een hoge verkeersbelasting, een serieuze barrière. Deze optie voldoet daarmee niet aan de voorwaarden die zijn gesteld aan het ruimtelijk ontwerp en de voorwaarden om combinatiebezoek aantrekkelijk te maken.

Sloop 't Panwurk

In de Nije Pleats bijeenkomsten is stil gestaan bij de huidige kwaliteit in ruimtelijk en parkeeropzicht van 't Panwurk. Daarin is geconcludeerd dat het huidige gebouw niet geschikt is voor de realisatie van een aantrekkelijke noordelijke stadsentree. Het gebouw heeft over het algemeen een lage ruimtelijke kwaliteit door de vorm, de hoogte en de plaatsing (dicht op historische stadsgracht en met de achterkant naar het bolwerk gericht). Daardoor wordt het zicht op de historische binnenstad geblokkeerd. Het gebouw beperkt daarmee in sterke mate de mogelijkheden om van de noordelijk stadsentree een aantrekkelijke toegangspoort tot de binnenstad te maken. 't Panwurk beperkt ook de mogelijkheden van toename van het combinatiebezoek omdat het zicht op de route naar de winkels en op de binnenstad grotendeels wordt geblokkeerd. In termen van gebruiksgemak kan 't Panwurk als niet comfortabel en niet parkeer- en gebruiksvriendelijk worden beschouwd. Dat wordt mede bepaald door de compacte afmetingen van de parkeervoorziening en versterkt door het weinig uitnodigende karakter van de parkeervoorziening. Voor de verdere verkenning is daarom vooralsnog uitgegaan van sloop van 't Panwurk.

Publieke en private parkeerplaatsen

Een voorwaarde voor het combinatiebezoek is dat het parkeren voor de supermarktbezoekers en voor bezoekers van de binnenstad zoveel mogelijk wordt beleefd als één parkeerterrein. Om dat te bereiken moeten inrichting, routing, etc. zoveel mogelijk op elkaar worden afgestemd. Daarbij speelt mee dat het huidige terrein de parkeerplaatsen zijn gesitueerd zowel op gronden die in eigendom zijn van de Jumbo als van de gemeente. Bij een nieuwe inrichting moet met die eigendomsverhoudingen rekening worden gehouden en zal - mogelijk - een deel van de

⁵³ Zie hoofdstuk 4.

Op basis van deze uitgangspunten heeft in de Nije Pleats bijeenkomsten een eerste verkenning plaatsgevonden van de mogelijkheden in het gebied (zie de figuur). De schets is de uitkomst van een brainstormsessie, waarbij een ieder werd uitgenodigd om met ideeën te komen - “rijp en groen” door elkaar. In deze fase is niet getoetst op haalbaarheid. De uitkomst geeft de bij benadering de bandbreedte aan van de verschillende oplossingsmogelijkheden. De voorwaarden voor een succesvolle ontwikkeling zijn mede verkend op basis van voorbeelden in andere steden.

verminder projectgebied met DUC-keien
kenmerken:
- aansluitend op projectgebied
- herstructurering
- bolwerk+sluisje = hoge ruimtelijke kwaliteit

Aanwa overloop locatie langzankeilers

aanpassen openbare ruimte
- veiligheid
- goede routing

voorkant
opschuiven Jumbo ??
Uitbreiden groene oever
Jumbo ??
behouden / inpassen woning?
kans; ontwikkelen prog.; aantrekkelijke gevels op bolwerk
sloep/Panewijk herstellen zicht op bolwerk
toele looper
Zandheilen achterkant
brug
aansluiten op historische route = verandering huidige aanloop en kernwoninggebied
doortrask door Top 1 boys ??
zicht op bolwerk en silhouet staal vanaf rondweg

**Nije Pleats
Dokkum noord**

29 mei 2017

Uitkomsten brainstorm

In de Nije Pleats bijeenkomst van 29 mei zijn voorbeelden gegeven van steden met ongeveer eenzelfde schaal en problematiek als Dokkum, en waar aan de rand van de binnenstad een parkeervoorziening is gerealiseerd die juist het combinatiebezoek moet stimuleren. De voorbeelden zijn:

- Elburg: parkeercluster nabij supermarkt, fiets- en voetpaden;
- Appingedam: parkeercluster nabij supermarkt met autovrije route en brug;
- Sneek: parkeren bij supermarkt met autoluwe route en zicht op centrum en kerk;
- Franeker: parkeren bij supermarkt met autovrije route naar binnenstad.

BBo

5.2 Aanvullende voorwaarden: plan Jumbo en afbakening gebied

Zoals aangegeven in hoofdstuk 1, ligt er bij de eerste Nije Pleats bijeenkomst namens de Jumbo een schets van Adema Architecten.⁵⁴ Die komt er op neer dat de Jumbo aan de noord- en westzijde wordt uitgebreid. Parkeergarage 't Panwurk wordt in die schets gesloopt en op het gezamenlijke Jumbo-gemeente terrein worden op maaiveldniveau ca. 250 parkeerplaatsen ingetekend. Omdat de schets al is gemaakt voor de start van de Nije Pleats bijeenkomsten, voldoet de schets niet aan de eisen van bijvoorbeeld het aantal parkeerplaatsen. Met de sloop van 't Panwurk en ca. 250 parkeerplekken op het maaiveld zou het aantal parkeerplaatsen bestemd voor bezoekers van de binnenstad in die schets ten opzichte van de huidige situatie sterk *afnemen*.⁵⁵

Het idee bij de schets van Jumbo is dat die parkeerplaatsen kunnen worden gecompenseerd op een van de andere randparkeerplaatsen. Wanneer bij piekmomenten 't Panwurk-Jumbo alle parkeerplekken bezet zouden zijn, zouden de bezoekers met een parkeerverwijzingssysteem verwezen kunnen worden naar een van de andere randparkeerplekken. Het onderzoek dat is gedaan naar de randparkeerplekken geeft echter juist aan dat randparkeerplek 't Panwurk zich onderscheid t.o.v. andere randparkeerplekken en dat juist daar mogelijkheden liggen voor combinatiebezoek en om van deze plek *dé* stadsentree van Dokkum te maken. De vraag of op deze plek maximaal moet worden ingezet op parkeren gecombineerd met een ruimtelijke kwaliteitsslag is daarmee positief beantwoord.⁵⁶

Gezamenlijk publiek-privaat parkeerterrein

In de Nije Pleats bijeenkomsten van het voorjaar-zomer 2018 heeft de verkenning plaatsgevonden van een plan waarbij één gezamenlijk parkeerterrein in 't Panwurk-Jumbo gebied zou kunnen worden gerealiseerd. In dat plan zouden rondom de supermarktentree 70-80 parkeerplaatsen op het maaiveld zijn gesitueerd. De rest van de 150 supermarktparkeerplaatsen zouden worden afgenomen van een gezamenlijk parkeerdek/-garage. Het parkeerdek/-garage zou daarnaast worden gebruikt voor binnenstadsparkeren. Om het parkeerdek/-garage optimaal te ontsluiten voor supermarktbezoekers was een zogenoemd *tapis roulant* (elektrische loopband) bedacht. Op het gehele parkeerterrein zou geen parkeerregime (blauwe zone) van toepassing zijn.

In deze verkenning bleek voor deze gezamenlijke parkeeroplossing geen draagvlak te zijn bij de Jumbo. De parkeeroplossing was te ver verwijderd van de optimale inrichting van het supermarkt(parkeer)terrein. De optimale omstandigheden voor de supermarkt bestaan namelijk uit een sterke concentratie van parkeren rondom de supermarktentree op maaiveldniveau, en vanwege de gewenste doorstroming een parkeerregime van maximaal 1 uur.

Het DUC-terrein en ontkoppeling private en publieke parkeerplaatsen

In een Nije Pleats bijeenkomst (zomer 2018) is door Jumbo het voorstel ingebracht om de gronden van de naastgelegen garage DUC bij het ontwerp te betrekken. Daarmee zouden voldoende parkeerplekken op het maaiveld kunnen worden gerealiseerd. Om dit te kunnen bereiken zou een deel van de bestaande supermarktbebouwing (het gedeelte langs de Rondweg) moeten worden gesloopt. De compensatie van de sloop, de nieuwe uitbreiding en een deel van de parkeercapaciteit zouden dan worden gesitueerd op de DUC-gronden. Jumbo zou die gronden als private partij aankopen. In een planschets van Jumbo van

⁵⁴ Zie de figuur in paragraaf 1.3.

⁵⁵ Huidige situatie: 188 parkeerplaatsen 't Panwurk plus ca. 110 parkeerplaatsen Jumbo.

⁵⁶ DTNP (2018). *Verkenning noordelijke stadsentree Dokkum*. Nijmegen. Zie ook hoofdstuk 3.

november 2018 is de DUC-locatie betrokken. Om de onderhandelingen over de aankoop van de DUC-gronden op te kunnen starten vraagt de Jumbo de gemeente of zij in principe mee willen werken aan een nieuw bestemmingsplan, dat dit plan mogelijk maakt.

Daarnaast doet de Jumbo het verzoek om de ontwikkeling van de nieuwe supermarkt (gebouw én inrichting van de openbare ruimte) los te koppelen van de ontwikkeling van de nieuwe publieke parkeervoorziening. Met deze ‘ontkoppeling’ worden beide ruimtelijke-planologische processen uit elkaar gehaald. In de praktijk betekent dat, als de gemeenteraad planologisch mee wil werken aan uitbreiding van de Jumbo, de plannen van de Jumbo kunnen worden ontwikkeld zonder afhankelijk te zijn van de planvorming en realisatie van de publieke parkeervoorziening.

Het college van B&W besluit in principe planologisch medewerking te verlenen voor het betrekken van de DUC-locatie bij de uitbreidingsplannen van de Jumbo. Omdat de gemeenteraad het bevoegd orgaan voor het vaststellen van het bestemmingsplan wordt dat voorbehoud gemaakt. Daarnaast besluit B&W in beginsel positief te staan tegenover het loskoppelen van de ontwikkeling van private en publieke parkeerplaatsen. Over de voorwaarden waaronder dit moet gebeuren moet met de Jumbo nader worden afgestemd.⁵⁷ Overigens blijft het ontwikkelproces als geheel een gezamenlijke opgave waarin het ontwerp van het private en het publieke deel op elkaar moeten worden afgestemd en elkaar bij voorkeur moeten versterken.

Door aankoop van de DUC-gronden door de Jumbo en deze gronden bij de plannen te betrekken, verzorgt de Jumbo haar eigen parkeeropgave. Om het gecombineerd supermarkt-binnenstadbezoek te stimuleren wordt de publieke parkeervoorziening fysiek ook geschikt gemaakt voor aan- en afvoer van boodschappen met winkelkarren.

5.3 Varianten

De voorgaande voorwaarden en uitgangspunten en de afspraken met de Jumbo vormen de basis voor de verkenning van een aantal varianten. Het gaat daarbij niet om definitieve ontwerpen, maar om een schets van de mogelijkheden voor het gebied. Met de varianten moet inzicht ontstaan in hoe kan worden bijgedragen aan een betere verbinding met de binnenstad en zicht op de binnenstad, zodanig dat combinatie-bezoek wordt gestimuleerd. Ook moet inzicht ontstaan in hoe de publieke parkeerplaatsen zich verhouden tot de private parkeerplaatsen van de supermarkt.

In de Nije Pleats bijeenkomsten zijn uiteindelijk zes parkeeroplossingen ontwikkeld: drie bovengrondse oplossingen (een parkeergarage met dekken in meerdere lagen) met verschillende ruimtelijke inrichting, en een half-verdiepte oplossing (met een beneden- en een bovendeck), een ondergrondse parkeerkelder (één laag ondergronds en één laag op maaiveldniveau) en parkeren op maaiveld. In alle varianten is uitgegaan van het betrekken van het DUC-terrein (door private aankoop) bij de Jumbo ontwikkeling en een voetgangersbrug vanaf het parkeerterrein naar de stadswal.

In de schetsen van de varianten met de verschillende parkeeroplossingen zijn 15-20 parkeerplekken (ca. 5% van het totaal) gereserveerd voor een zorgvuldige ruimtelijke inpassing. Wanneer in de verdere fase van planontwikkeling de voorkeursvariant(en)

⁵⁷ Besluit van het College van B&W 18 december 2018.

wordt(en) worden uitgewerkt zal duidelijk worden of dat aantal voldoende is of dat dat aantal naar beneden of naar boven moet worden bijgesteld.

Bovengrondse oplossingen

Er zijn drie varianten ontwikkeld waarbij het huidige 't Panwurk wordt vervangen door een bovengrondse parkeergarage, die wat betreft ruimtelijke kwaliteit aansluit op de voorwaarden en uitgangspunten van het ontwerp. Kern bij het ontwerp van de bovengrondse varianten is dat de zichtlijnen naar de binnenstad gedeeltelijk worden hersteld. Dit wordt gedaan door in het ontwerp van de nieuwe parkeergarage de vorm en plaatsing te variëren. Alle drie bovengrondse varianten gaan uit van herinrichting van de private parkeerplaatsen van de Jumbo. In alle drie bovengrondse oplossingen bevindt het bovenste dek van de nieuwe parkeergarage zich op ca. 6 meter boven het maaiveld. Dat is hoger dan het bestaande 't Panwurk dat ongeveer 3 meter hoog is vanaf maaiveldniveau.

In de schets van de bovengrondse varianten is uitgegaan van een nieuwe parkeergarage met twee bouwlagen en drie dekken. De bovengrondse varianten hebben in potentie de mogelijkheid om nog een extra parkeerdek toe te voegen waardoor het aantal parkeerplaatsen nog kan worden vergroot. Als een grotere parkeerbehoefte moet worden gefaciliteerd, kunnen deze varianten (ook in een latere fase) worden uitgebreid. Het aantal parkeerplekken bij de bovengrondse parkeervariant ligt tussen de 340-360 parkeerplaatsen. Door een extra parkeerdek kunnen ca. 60 extra parkeerplekken worden gerealiseerd.

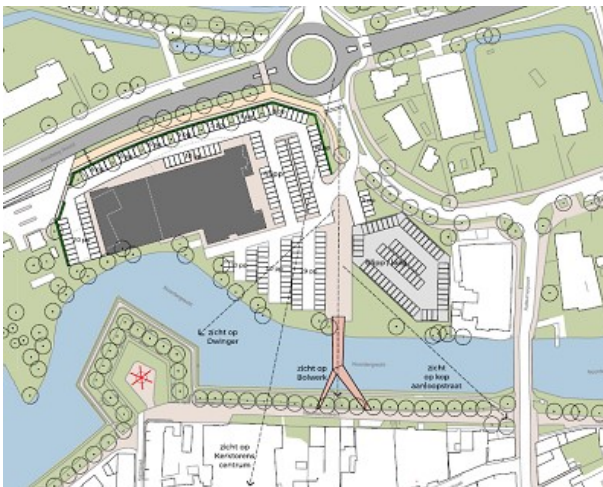
Voor alle bovengrondse parkeeroplossingen geldt dat deze deels op gronden zijn gesitueerd die in eigendom zijn van de Jumbo. Partijen moeten dus afspraken maken over de verkoop van die gronden.

I. Parkeergarage “Bovengronds oost”

In deze variant wordt een nieuwe parkeergarage gebouwd met een capaciteit van maximaal 195 parkeerplaatsen. Op maaiveld niveau worden maximaal 185 parkeerplaatsen gerealiseerd (inclusief het DUC-terrein). Als rekening wordt gehouden met kwaliteitseisen aan de ruimtelijke inrichting blijven er iets minder parkeerplaatsen over: in totaal gaat het om ca. 360 parkeerplaatsen.

In deze variant ontstaan door de oostelijke plaatsing van de parkeergarage duidelijke zichtlijnen naar de binnenstad. Er is vanaf de rotonde Rondweg-Hantumerweg en vanaf het entreegebied van de supermarkt ‘visueel contact’ op de bolwerken en kerktorens. In deze variant is een voetgangersbrug geprojecteerd vanaf het maaiveld naar het midden van de stadswal.

Het aantal parkeerplaatsen bij deze bovengrondse parkeervariant ligt tussen de 340-360 parkeerplaatsen in totaal. Daarbij moet, op basis van het oorspronkelijke schetsplan, rekening worden gehouden met 150 parkeerplekken voor de Jumbo. Door een extra parkeerdek zouden ca. 60 extra parkeerplekken kunnen worden gerealiseerd.



II. Parkeergarage “Bovengronds west”

In deze variant wordt een nieuwe parkeergarage gebouwd met een capaciteit van maximaal 180 parkeerplaatsen. Op maaiveld niveau worden maximaal 180 parkeerplaatsen gerealiseerd (inclusief het DUC-terrein). Als rekening wordt gehouden met kwaliteitseisen aan de ruimtelijke inrichting blijven er ca. 340 parkeerplaatsen over.

In deze variant ontstaan door de plaatsing van de parkeergarage aan de westkant ook zichtlijnen naar de binnenstad, maar minder duidelijk dan bij de oostelijke variant. Er is minder zicht op de stadswal en het bolwerk, de stadsbebouwing en kerktorens. In deze variant is een voetgangersbrug geprojecteerd vanaf het maaiveld naar de stadswal.

In deze variant zijn, na aftrek van de 150 parkeerplaatsen voor de Jumbo, circa 190 parkeerplaatsen beschikbaar voor bezoekers van de binnenstad.



Bron: TWA Architecten

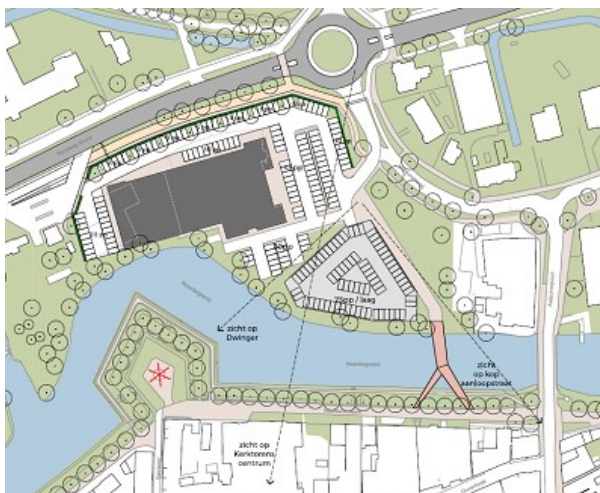
III. Parkeergarage “Bovengronds centraal”

In deze variant wordt een iets grotere parkeergarage gebouwd met een capaciteit van maximaal 225 parkeerplaatsen. Op maaiveld niveau zijn er in deze variant minder parkeerplaatsen: maximaal 145 (inclusief het DUC-terrein). Als rekening wordt gehouden met kwaliteitseisen aan de ruimtelijke inrichting blijven er ca. 350 parkeerplaatsen over.

In deze variant ontstaan door de plaatsing van de parkeergarage zichtlijnen op met name het bolwerk en op de toegang naar de binnenstad. De bovengrondse is prominent aanwezig, waardoor de zichtrelaties met de stadswal, de stadsbebouwing en kerktorens is ten opzichte van de andere bovengrondse oplossingen beperkt worden.⁵⁸ In deze variant is een voetgangersbrug meer oostelijk - richting Aalsumerpoortbrug - geprojecteerd vanaf het maaiveld naar de stadswal.

Voor binnenstadsparkeren zijn in deze variant ca. 200 parkeerplaatsen beschikbaar.

⁵⁸ Dat is ook aangegeven in een advies over de varianten van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.



Bron: TWA Architecten

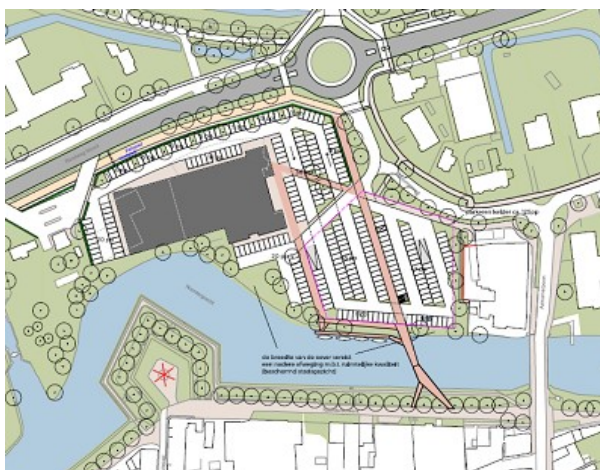
(Half-)ondergrondse oplossingen

Er zijn twee varianten ontwikkeld waarbij het huidige 't Panwurm wordt vervangen door een half-verdiepte of een ondergrondse oplossing. Kern bij het ontwerp van de ondergrondse varianten is dat de zichtlijnen naar de binnenstad zo volledig mogelijk worden hersteld. Alle twee ondergrondse varianten gaan uit van sloop en vervanging van 't Panwurm, en van herinrichting van de private parkeerplaatsen van de Jumbo. Ook voor de (half-)ondergrondse parkeeroplossingen geldt dat deze deels op gronden zijn gesitueerd die in eigendom zijn van de Jumbo. Partijen moeten dus afspraken maken over de verkoop van die gronden.

IV. Parkeergarage “Ondergronds”

In deze variant wordt een nieuwe parkeergarage gebouwd met een laag ondergronds en een laag op maaiveldniveau. De capaciteit daarvan is maximaal 125 parkeerplaatsen ondergronds in de kelder en 225 op maaiveldniveau (inclusief het DUC-terrein). Als rekening wordt gehouden met kwaliteitseisen aan de ruimtelijke inrichting gaat het om ca. 360 parkeerplaatsen.

In deze variant ontstaan - per definitie - volledige zichtlijnen naar de binnenstad. Zowel vanaf de rotonde Rondweg-Hantumerweg als vanaf het entreegebied van de supermarkt is er zicht op de bolwerken en kerktorens. In deze variant is een voetgangersbrug geprojecteerd vanaf het maaiveld naar de stadswal.



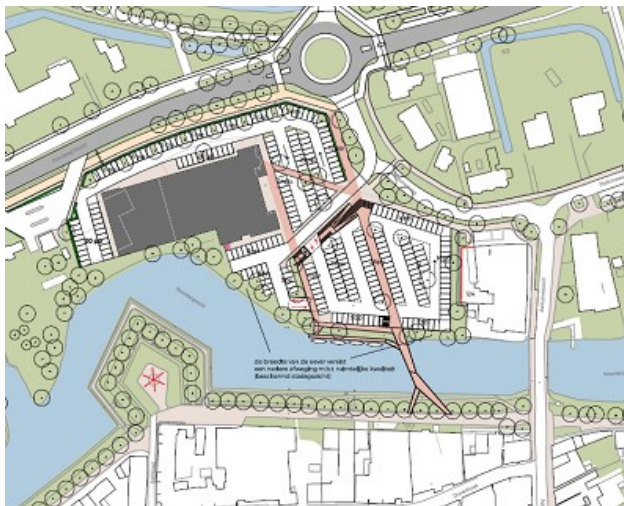
Bij in totaal 360 parkeerplaatsen en ca. 150 parkeerplaatsen voor de supermarktbezoekers, blijven in deze variant ca. 210 parkeerplaatsen over voor de binnenstadbezoekers.

V. Parkeergarage “Half-verdiept”

In deze variant wordt een nieuwe parkeergarage gebouwd met verlaagd parkeerdek en een verhoogd parkeerdek daarbovenop. Het bovenste parkeerdek wordt in deze schets net boven het maaiveld opgetild, met ca. 1 meter (de exacte hoogte kan variëren). Daardoor ontstaat een verdiept dek van ca. 2 meter onder het maaiveld. Er ontstaan dus twee parkeerdekken die ongeveer gelijkwaardig aan elkaar zijn. De capaciteit van het verlaagde en verhoogde parkeerdek samen is maximaal 250 parkeerplaatsen.

In deze variant ontstaan ook (vrijwel) volledige zichtlijnen naar de binnenstad. Vanaf de rotonde Rondweg-Hantumerweg is er zicht op de binnenstad, het bolwerk en de kerktorens over het parkeerdek heen. Vanaf het bovenste parkeerdek is er zicht op de binnenstad en op de aanlooproutes naar winkels. Het bovenste parkeerdek fungeert in zekere zin als een ‘balkon’ vanaf waar de bezoeker naar de binnenstad kan kijken. Belangrijk bij een verdere uitwerking van dit ontwerp is dat (de wanden van) het parkeerdek zich niet presenteren als ‘beton- of asfaltbak’ maar een ontwerp van hoge kwaliteit zijn met bijvoorbeeld een groen karakter. Met het parkeerdek kan “een ontmoetingsplek” aan de rand van de binnenstad worden gemaakt. Daarvoor is nodig dat het een kleinschalige invulling krijgt met ‘menselijke maat’. In deze variant is een voetgangersbrug geprojecteerd vanaf het bovenste parkeerdek.⁵⁹

Deze variant gaat gepaard met extra uitdagingen voor het ontwerp. Zo moet de hoogte van het bovendeck zo worden ontworpen en geconstrueerd dat er vanaf het onderdek een ‘venster’ is naar de binnenstadsbebouwing. Ook moet er een bepaalde lichtinval ontstaan die een positieve invloed heeft op het verblijfsklimaat. Daarnaast moet de hoogte van het bovendeck zo worden gekozen dat ook daar de zichtrelatie met de binnenstad maximaal is. Op die manier kan een soort ‘balkon’ - een ‘opstap’ naar het hoger gelegen bolwerk - worden gecreëerd.



Bron: TWA Architecten

⁵⁹ Advies over de varianten van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed.

Deze variant richt zich qua ontwerp naast functionaliteit juist op de ruimtelijke kwaliteitsslag die de Binnenstadvisie voorstaat, en kan met een ‘filmisch’ karakter het wow-effect generen. Komend vanaf de Centrale As via de Rondweg Dokkum, is er in eerste instantie het zicht op de (nieuwe) Jumbo, op de kerktorens, en de stadswal met het bolwerk. Daarna komt in een volgende stap vanuit de half-verdiepte parkeergarage een meer gedetailleerd zicht op de historische stadsbebouwing en de toegang tot de binnenstad via loopbrug en stadswal. Deze variant voegt omdat hij iets boven het maaiveld wordt opgetild een nieuw beeld toe. Het bovenste parkeerdek kan als ‘balkon’ en ontmoetingsplek bij een hoge ruimtelijke kwaliteit sowieso een ‘wow-effect creëren.

Als rekening wordt gehouden met kwaliteitseisen aan de ruimtelijke inrichting gaat het om ca. 375 parkeerplaatsen. Het aantal publieke parkeerplaatsen betreft in deze variant de parkeergarage; het aantal publieke parkeerplaatsen neemt daardoor sterk toe tot ongeveer 225. Het aantal private parkeerplaatsen wordt ook uitgebreid tot het niveau van minimaal benodigde parkeerplaatsen op basis van de geldende parkeernormen (ca. 150).⁶⁰

Maaiveldoplossing

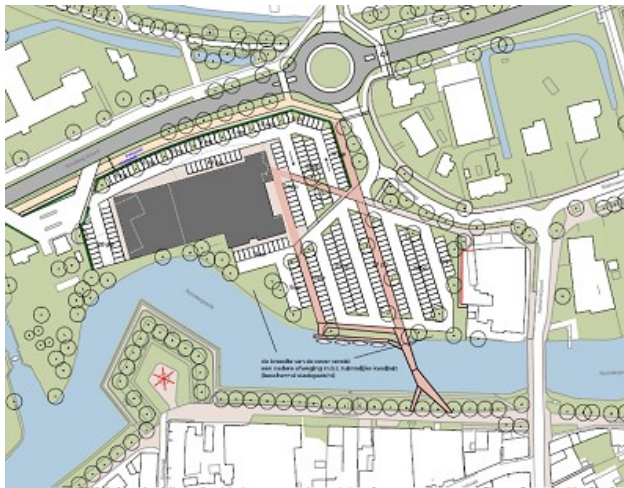
VI. “Maaiveldparkeren”

In deze variant wordt geen nieuwe parkeergarage gebouwd, maar wordt gekozen voor *alleen* parkeren op maaiveldniveau. De capaciteit is maximaal 265 parkeerplaatsen. Als rekening wordt gehouden met kwaliteitseisen aan de ruimtelijke inrichting gaat het om ca. 250 parkeerplaatsen. Er ontstaat één terrein voor bezoekers van de supermarkt en bezoekers van de binnenstad.

In deze variant ontstaan - per definitie - volledige zichtlijnen naar de binnenstad.

Zowel vanaf de rotonde Rondweg-Hantumerweg als vanaf het entreegebied van de supermarkt is er zicht op de bolwerken en kerktorens. In deze variant is een voetgangersbrug geprojecteerd vanaf het maaiveld naar de stadswal.

Deze oplossing heeft een ‘grootschalig’ karakter en heeft veel weg van ‘restruimte’: bebouwing lijkt te zijn gesloopt en wat achter is gebleven is ingevuld met parkeren.



Bron: TWA Architecten

⁶⁰ Zie hoofdstuk 4.

Er vanuit gaande dat de Jumbo 150 parkeerplaatsen nodig heeft komt daarmee het aantal wat bedoeld is voor de binnenstad op ca. 100 parkeerplaatsen. Vergeleken met het huidige 't Panwuk neemt het aantal publieke parkeerplaatsen met ca. 90 af.

5.4 Beoordeling varianten: matrix

Bij de beoordeling van de varianten gaat het uiteindelijk om effecten in termen van groei van het aantal bezoekers van buiten Dokkum, en daarmee de bijdrage aan de vitaliteit van de Dokkumer binnenstad. De bijdrage aan de vitaliteit van de binnenstad wordt - in lijn met de Binnenstadsvisie en het uitgevoerde onderzoek - gevonden in meer combinatiebezoek. De varianten moeten dus onder meer worden getoetst aan hun bijdrage aan het vergroten van het combinatiebezoek.

Concreet zijn in de Nije Pleats bijeenkomsten de varianten op de volgende criteria beoordeeld:⁶¹

- gebruiksgemak supermarktbezoeker en binnenstadsbezoeker;
- zicht (relatie) op de binnenstad;
- ruimtelijke kwaliteit, en belevings-/verwachtingswaarde (filmische route);
- het aantal parkeerplekken dat gerealiseerd kan worden.

Gebruiksgemak supermarktbezoeker en binnenstadsbezoeker

Voor alle varianten geldt dat de Jumbo de parkeercapaciteit verzorgt die nodig is voor een supermarkt met deze omvang. De parkeerplekken bevinden zich in de directe nabijheid van de supermarktentree. De publieke parkeerplekken zijn in beginsel niet nodig voor het parkeren voor de supermarktbezoekers.

Een van de voor de voorwaarden voor het combinatiebezoek is dat de afstand - zowel fysiek als mentaal ('voor het gevoel') - van parkeerplek tot de binnenstad zo klein mogelijk is. De publieke parkeerplekken liggen daarom dicht bij de binnenstad dan de supermarktparkeerplekken. Door de publieke parkeeroplossing geschikt te maken voor bezoekers van de supermarkt worden de omstandigheden voor combinatiebezoek geoptimaliseerd.

Voor de bezoekers leveren de varianten met een bovengrondse parkeergarage met beperkte *foodprint* - en dus veel draaien en keren - een minpunt op. Dit geldt voor autoverkeer maar ook voor de toegankelijkheid met bijvoorbeeld winkelkarren. Variant I (Parkeergarage "Bovengronds oost") is vanuit de supermarktbezoeker geredeneerd, nog de beste variant van de drie varianten met een bovengrondse parkeergarage, omdat er nabij de supermarktingang ruim voldoende parkeerplaatsen op maaiveldniveau zijn.

In variant IV (Parkeergarage "Ondergronds") is er op maaiveldniveau voldoende capaciteit aanwezig voor de supermarktbezoeker. Keerzijde is wel dat er 'concurrentie' kan ontstaan om de beste plekken tussen de supermarkt- en de binnenstadbezoeker (afhankelijk van de exacte afbakening van een parkeerregime, zoals een blauwe zone). Qua gebruikersgemak/aantrekkelijkheid voor de binnenstadbezoeker vormt het volledig ondergronds parkeren een minpunt ten opzichte van de half-verdiepte variant, waar er meer 'licht en lucht' is. Bij de half-verdiepte variant zijn er twee vrijwel gelijkwaardige parkeervelden, terwijl een volledig verdiepte parkeerkelder een ondergronds niveau heeft dat als minder aantrekkelijk kan worden ervaren. Vanwege het niveauverschil ten opzichte van het maaiveld zullen er voorzieningen moeten worden getroffen om de half-verdiepte parkeerlaag goed geschikt te maken voor supermarktbezoekers met winkelkarren.

De voorliggende schets van het parkeercircuit bij variant V ("Half-verdiept") kan voor de binnenstadbezoeker voor wat meer 'conflictsituaties' zorgen, aangezien de route

⁶¹ Op de (investerings)kosten wordt in het volgende hoofdstuk ingegaan.

van boven- naar benedendek via de ontsluitingsweg loopt. Zoekverkeer van de binnenstad en de supermarkt kan hierdoor, zeker op piekmomenten, meer en/of vaker met elkaar in aanraking komen dan bij de andere varianten. Dit aspect moet in een definitief ontwerp worden meegenomen.

In variant VI ("Maaiveldparkeren") kan er op maaiveldniveau vanwege het beperkte aantal parkeerplaatsen 'concurrentie' ontstaan om de beste plekken tussen de supermarkt- en de binnenstadbezoeker. Ook bij deze variant is dat afhankelijk van de exacte afbakening van een parkeerregime (blauwe zone). Bij deze variant is geen duidelijke scheiding tussen de publieke parkeerplaatsen en de private parkeerplaatsen (met blauwe zone) aan te brengen.

Zicht (relatie) op de binnenstad

Bij de bovengrondse varianten is het lastig om het zicht op de binnenstad en de aanlooproutes te realiseren. In deze varianten blijft er - net als nu met 't Panwuk - een barrière die het zicht belemmert. Met plaatsing en een goed ontwerp is wel een verbetering realiseerbaar ten opzichte van de huidige situatie. Variant I (Parkeergarage "Bovengronds oost") is wat betreft zichtlijnen de relatief beste variant van de drie varianten met een bovengrondse parkeergarage. Vooral de parkeergarages die westelijk en centraal zijn gesitueerd scoren relatief slecht wat betreft zichtlijnen op het oude centrum.

De varianten Parkeergarage "Ondergronds" (variant IV), Parkeergarage "Half-verdiept" (variant V) en "Maaiveldparkeren" (variant VI) dragen het sterkst bij aan het herstellen van het zicht op de binnenstad, wat van groot belang is voor het stimuleren van het combinatiebezoek. Bij de half-verdiepte variant zal bij het verder uitwerken nader onderzocht moeten worden in welke mate het bovendek boven het maaiveld kan komen, zodat er nog een goeie zichtrelatie is met de binnenstad. Bij de half-verdiepte variant moeten er ook bij het benedendek voldoende zichtrelaties zijn.

Ruimtelijke kwaliteit, en belevings-/verwachtingswaarde (filmische route)

Bij de bovengrondse varianten is een minpunt dat ze prominent aanwezig zijn. De bezoeker komt niet aan bij het centrum van Dokkum en krijgt als eerste 'blik' niet het oude centrum maar een bovengrondse parkeergarage. Bij de oostelijke parkeervariant is er nog wel relatief veel ruimte op het maaiveldniveau maar beperkt het prominent aanwezige gebouw de ruimtelijke kwaliteit.

De half-verdiepte variant onderscheidt zich in ruimtelijke kwaliteit. Er kan als het ware 'een podium' worden gemaakt van waaruit de binnenstad zeer goed zichtbaar is. Daarmee kan ook een plek worden gecreëerd met een bijzonder beleving ('filmisch karakter'). Deze variant geeft daarmee het sterkst de mogelijkheid om een 'wow'-effect te creëren.⁶² Deze variant geeft ook de mogelijkheid om de ruimtelijke kwaliteit van het gebied te vergroten. Bij de half-verdiepte variant moeten er bij het benedendek voldoende zichtrelaties zijn met de buitenomgeving en moet er voldoende natuurlijke lichtinval zijn.

Bij parkeren op maaiveldniveau (Varianten IV en VI: Parkeergarage "Ondergronds" en "Maaiveldparkeren") is het de vraag of de varianten bijdragen aan de beleving van de plek. Dat hangt sterk af van de kwaliteit van de ruimtelijke inrichting. Het parkeren op het maaiveldniveau draagt het risico in zich dat het leidt tot een parkeergebied met weinig uitstraling. Met name bij variant VI en ook bij variant IV wordt nauwelijks een ruimtelijke kwaliteitsslag gemaakt. Er vindt geen bijzondere toevoeging plaats, die de plek speciaal en/of herkenbaar maakt. Er is als het ware geen ruimtelijk 'statement' of een ruimtelijk-stedenbouwkundig welkom met een 'wow'-effect.⁶³

⁶² Dat wordt ook in het advies over de varianten van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed geconstateerd.

⁶³ Advies over de varianten van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed geconstateerd.

Het aantal parkeerplekken dat gerealiseerd kan worden

Geen van de varianten haalt het aantal van 400 parkeerplaatsen. De varianten met een bovengrondse parkeergarage scoren, afhankelijk van het specifieke ontwerp, in termen van aantallen parkeerplaatsen relatief goed met 340-360 parkeerplaatsen. Een voordeel van de bovengrondse varianten is dat als een grotere parkeerbehoefte moet worden gefaciliteerd, deze varianten (ook in een latere fase) nog kunnen worden uitgebreid. Met die flexibiliteit onderscheiden de bovengrondse varianten zich van de andere varianten,

Ook de ondergrondse en half-verdiepte varianten scoren relatief goed wat betreft aantallen parkeerplaatsen. De half-verdiepte varianten scoort zelfs relatief het beste met ca. 375 parkeerplaatsen.

Een zeer belangrijk minpunt van variant VI ("Maaiveldparkeren") is de forse teruggang in het aantal parkeerplekken. In plaats van parkeercompensatie voor de teruggang van het aantal plaatsen op de Markt is er een afname van het aantal publieke parkeerplekken. De variant op maaiveldniveau voldoet daarmee niet aan de gewenste uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen. Bij de variant op maaiveldniveau komen daardoor andere randparkeerplaatsen (toch) weer in beeld.

Een algemene opmerking die geldt voor alle zes varianten is dat de (circa 20) extra parkeerplaatsen aan de achterzijde van de supermarkt (op de DUC-locatie) moeten worden beschouwd als overloopcapaciteit of als parkeergelegenheid voor het supermarktpersoneel.⁶⁴ Voor de gemiddelde supermarktbezoeker liggen deze plaatsen (te) ver weg en uit het zicht van de ingang van de supermarkt. Daardoor komen varianten III, V en VI in de praktijk uit op ca. 125 maaiveldparkeerplaatsen. In de uiteindelijke uitwerking van de uitbreidingsplannen van de Jumbo zal dit aspect moeten worden meegenomen.

Samenvatting beoordeling

De beoordeling van de varianten op de criteria is samengevat in de tabel.

	Gebruiksgemak supermarkt- bezoeker en binnenstads- bezoeker*	Zicht (relatie) op de binnenstad*	Ruimtelijke kwaliteit, en belevings- /verwachtings- waarde (filmische route)*	Toename aantal parkeer- plekken*	(Potentie) 'wow'- effect*
I. Parkeergarage "Bovengronds oost"	•	••	•	••	••
II. Parkeergarage "Bovengronds west"	•	•	•	•	•
III. Parkeergarage "Bovengronds centraal"	•	•	•	••	•
IV. Parkeergarage "Ondergronds"	•	•••	••	••	•
V. Parkeergarage "Half-verdiept"	••	•••	•••	•••	•••
VI. "Maaiveldparkeren"	••	•••	•	–**	•

* Scores: • = relatief laag •• = gemiddeld ••• = relatief hoog

** Hier is een 'nul'-score toegekend, omdat deze variant tot een afname van het aantal (publieke) parkeerplaatsen leidt.

⁶⁴ Overigens wordt in de parkeernormen voor het aantal parkeerplaatsen voor de supermarkt rekening gehouden met parkeerplaatsen voor supermarktpersoneel.

Voor een beslissing over de varianten is inzicht nodig in het maatschappelijk rendement. Daarvoor moet het oordeel over de mate waarin de varianten bijdragen aan de voorwaarden en het doel van versterking van de binnenstad, worden afgezet tegen de kosten.

6.1 Inventarisatie kosten

Van de zes varianten is een eerste verkenning gemaakt van de kosten. Het betreft een eerste indicatie van de investeringskosten, met name bedoeld om een 'orde van grootte' aan te geven en om de varianten globaal te kunnen vergelijken op het kostenaspect. De indicatie hier betreft dus niet een kostenraming op basis van een specifiek ontwerp. Een dergelijke kostenraming komt in latere fase van de planontwikkeling aan de orde.

De investeringskosten zijn geraamd op basis van kengetallen en een aantal aannames. De kostenindicatie laat zien dat de bovengrondse parkeergarages rond de 2,5-3,0 miljoen euro kosten. De tweelaagse ondergrondse parkeerkelder kost rond de 4,2 miljoen euro. De half-verdiepte oplossing rond de 3,6 miljoen. De maaiveldvariant is de goedkoopste variant, maar gaat uit van aanleg van slechts 100 publieke parkeerplaatsen. In alle varianten wordt uitgegaan van sloop van 't Panwurk.

Kostenindicatie varianten	
Variant	Schatting
	<i>miljoen euro</i>
I. Parkeergarage "Bovengronds oost"	2,7
II. Parkeergarage "Bovengronds west"	2,5
III. Parkeergarage "Bovengronds centraal"	3,0
IV. Parkeergarage "Ondergronds"	4,2
V. Parkeergarage "Half-verdiept"	3,6
VI. "Maaiveldparkeren" (alleen publieke parkeerplaatsen, ca. 100)	0,4
Bron: Gemeente Dongeradeel, Buro Noord (2019), Parkeergarage te Dokkum. Kostenraming. Steenwijk	

Kosten voetgangersbrug

In alle varianten wordt uitgegaan van een voetgangersbrug die het parkeerterrein verbindt met de stadswal. Een indicatieve schatting van de kosten daarvan komt uit op bijna 0,4 miljoen euro.⁶⁵

Kosten nulalternatief: 't Panwurk

Bij de kostenindicatie moet worden bedacht dat ook in de situatie waarin *niet* voor één van de varianten wordt gekozen, er ook kosten moeten worden gemaakt. Dit wordt het nulalternatief genoemd - een variant waarin de huidige situatie met 't Panwurk wordt gehandhaafd.⁶⁶ Het nulalternatief met behoud van

⁶⁵ Bron: gemeente Dongeradeel.

⁶⁶ De zes varianten betreffen dan een scenario waarin 't Panwurk wel wordt gesloopt en er wel een ruimtelijke kwaliteitsslag wordt gemaakt. In dit nulscenario worden ook kosten gemaakt.

't Panwurk is niet een kostenneutrale variant, omdat er - de komende jaren al - groot onderhoud zal moeten worden gepleegd aan 't Panwurk. Sloop en vervanging van 't Panwurk zijn waarschijnlijk sowieso nodig op een termijn van een jaar of tien. Dit vergt publieke investeringen. Daarnaast zal uitbreiding van de parkeerplaatsen volgens de geldende parkeernormen ten behoeve van de uitbreiding van de Jumbo moeten plaatsvinden - overigens zijn die kosten voor de Jumbo.

Van het benodigde groot onderhoud aan 't Panwurk (vanaf 2021) is een kostenindicatie gemaakt van rond de 0,5 miljoen euro. Voor 2021 is er al gepland onderhoud van ca. 90.000 euro voor schilderwerk en het herstraten van betonklinkers. In die kostenindicatie is niet rekening gehouden met de exacte staat van onderhoud van 't Panwurk. Het gebouw is nog niet onderzocht op verwachte levensduur en bijvoorbeeld veiligheidsaspecten i.r.t. onderhoud. Onderzocht moet worden in welke mate veiligheidsaspecten een rol spelen bij het handhaven van 't Panwurk. De uitkomsten van zo'n onderzoek bepalen mede de investeringen voor onderhoud die nodig zijn op de korte termijn, en bepalen de termijn waarop sloop en vervanging noodzakelijk zijn.

Van sloop en vervanging/nieuwbouw van 't Panwurk binnen de huidige contouren is een globale kostenindicatie gemaakt van rond de 1,4 miljoen euro.⁶⁷

Overigens speelt bij de kosten een rol dat 't Panwurk economisch bijna is afgeschreven. Dat betekent dat in beginsel er een post afschrijvingen beschikbaar is voor financiering van de kosten van alle varianten.

6.2 Maatschappelijk rendement

Onderzoek naar het aantal benodigde parkeerplekken geeft een minimum aan van 400 plaatsen. Daarin is rekening gehouden met de uitbreiding van de Jumbo, vervanging van op de Markt vervallen parkeerplaatsen, en minimaal behoud van het aantal publieke parkeerplaatsen. De huidige parkeerdruk op de noordelijke stadsentree ligt volgens metingen nu al op piekmomenten boven gebruikelijke parkeernormen.⁶⁸ De noordelijke stadsentree levert een parkeeroplossing die bijdraagt aan de capaciteit en het functioneren van het gehele parkeersysteem van Dokkum. Het gaat om een voorziening die ten dienste staat aan het functioneren van Dokkum als woon-werk-winkelstad.

Bij de ontwikkeling van de plannen voor de noordelijke stadsentree is er voor gekozen om de effecten te onderbouwen vanuit een beoordeling van de maatschappelijke of welvaartseconomische opbrengsten. Bij de opbrengsten gaat het met name om effecten in termen van de criteria die bij de planontwikkeling zijn gehanteerd. Uiteindelijk moeten die effecten leiden tot behoud of groei van het aantal bezoekers van buiten Dokkum, en de daarvan afgeleide economische effecten in termen van bestedingen, werkgelegenheid en gevolgen voor behoud van winkelaanbod (c.q. het beperken van leegstand). Uiteindelijk zal het project - of zullen de projectalternatieven - beoordeeld moeten worden op hun bijdrage aan de vitaliteit van de Dokkumer binnenstad. De bijdrage aan de vitaliteit van de binnenstad wordt - in lijn

⁶⁷ In het geval van herbouw kan dat plaatsvinden binnen de huidige ruimtelijke contouren. Omdat die gronden al in eigendom zijn van de gemeente zijn er in dat geval geen extra kosten in verband met eventuele grondaankopen.

⁶⁸ Zie hoofdstuk 4.

met de Binnenstadsvisie en het uitgevoerde onderzoek - gevonden in meer combinatiebezoek. De varianten die kunnen worden ontwikkeld, moeten dus onder meer worden getoetst aan hun bijdrage aan het vergroten van het combinatiebezoek.

Een vergelijking van kosten en effecten levert inzicht op in het maatschappelijke rendement. Een beoordeling op basis van maatschappelijk rendement helpt om maatschappelijk efficiënte oplossingen te kiezen.⁶⁹ Als de opbrengsten c.q. effecten groter zijn dan de kosten is er sprake van een maatschappelijk rendabel project. Het (positieve) maatschappelijke rendement kan vervolgens worden gebruikt om een rangorde in projectvarianten aan te geven. Op die manier kan dat input geven voor een (principe)besluit over (voorkeurs)varianten die verder worden ontwikkeld.

Belangrijk startpunt voor de beoordeling van de varianten is dat uit het onderzoek naar ruimtelijke, planologische en parkeeraspecten de noordelijke stadsentree als dé aangewezen plek naar voren is gekomen om de entree naar de binnenstad op te waarderen. Door de Centrale As is de noordelijke stadsentree veel sterker de 'logische' toegang tot de binnenstad geworden. Andere randparkeerplaatsen hebben niet of nauwelijks het beoogde effect op aantrekkelijkheid van de binnenstad en combinatiebezoek.⁷⁰ De noordelijke stadsentree is de enige parkeerplek waar een directe verbinding met en zicht op de binnenstad mogelijk zijn.⁷¹

In de Binnenstadsvisie is aangegeven dat een 'wow'-effect moet worden gecreëerd, en dat kan volgens de uitkomsten van de Nije Pleats bijeenkomsten op de noordelijke stadsentree. Het 'wow'-effect dat in de Binnenstadsvisie is opgenomen, kan de vorm hebben van het 'filmische' karakter van de toegang tot de binnenstad, waarbij de bezoeker als het ware in verschillende beelden de binnenstad steeds dichterbij ziet komen. De cultuurhistorische kwaliteit van de bolwerken en de binnenstad vormen daarvoor de basis.

Juist de mogelijkheid van vergroten van het combinatiebezoek op de noordelijke stadsentree moet worden gezien als dé kans voor binnenstad in termen van economische effecten. Het onderzoek toont dat Dokkum nu nog een betrekkelijk beperkte functie heeft in (regionaal) combinatiebezoek van supermarkt en binnenstad, en er juist daar nog potentie ligt. In het onderzoek is een indicatieve schatting opgenomen van het potentiële aantal extra bezoekers dat kan worden getrokken in het geval van uitvoering van maatregelen die het combinatiebezoek vergroten van ca. 90.000 à 165.000 extra binnenstadsbezoekers *per jaar*. Dat aantal zou een wezenlijke aanvulling op het aantal bezoekers in de binnenstad zijn.⁷² Het uiteindelijke aantal zal sterk afhangen of de supermarktbezoeker voldoende verleid wordt om de ook de binnenstad te bezoeken. Dat zal onder meer afhangen van de kwaliteit van het ruimtelijke ontwerp. Er mag worden gesteld dat in de huidige situatie de omstandigheden voor combinatiebezoek niet optimaal zijn, en dat in de varianten die in de verkenning zijn geschetst, in meerdere of mindere mate, de voorwaarden voor combinatiebezoek worden verbeterd.

De economische effecten betreffen de bestedingen van de extra bezoekers, en afgeleid daarvan (behoud van) werkgelegenheid en de gevolgen voor rentabiliteit van winkels en

⁶⁹ Een beoordeling van het maatschappelijk rendement kan worden gedaan in de vorm van een maatschappelijke kosten-batenanalyse (mkba). Dat is hier - gezien het verkennende karakter van de planontwikkeling nog niet gedaan.

⁷⁰ Zie hoofdstuk 3.

⁷¹ Er van uitgaande dat het Harddriverspark wordt ingevuld als sport- en leisuregebied.

⁷² Zie hoofdstuk 3.

dus het beperken van leegstand. Over bestedingen per binnenstadsbezoeker zijn geen voor Dokkum toepasbare cijfers beschikbaar.

De bestedingen zijn afhankelijk van:

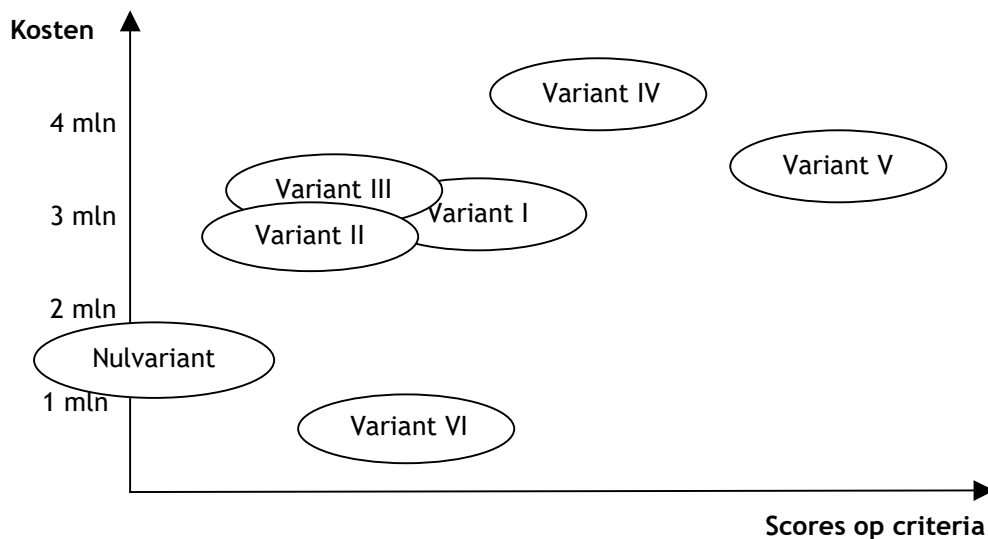
- het aantal bezoekers dat een besteding doet;
- het bezoekmotief (gerichte aankoop, horecabezoek, enz);
- het type besteding (dagelijks/niet-dagelijks/horeca);
- de frequentie van de besteding: kopje koffie regelmatig/kleding af en toe;
- de omvang van de besteding per bezoek.

Om de gedachten te bepalen: in economische termen kan dit in potentie een extra omzet van winkels in de binnenstad geven van 1 tot 3 miljoen per jaar.⁷³ Het gaat bovendien om een hogere rentabiliteit voor winkels.

Afweging

Het afwegingskader ten behoeve van een beoordeling van het maatschappelijk rendement combineert de scores uit hoofdstuk 5 met de kosten. Op basis daarvan kan een rangorde van varianten worden gemaakt (zie de figuur). In de figuur zijn de scores uit hoofdstuk 5 in relatieve zin aangegeven.

Maatschappelijk rendement (indicatief)



De beoordeling vormt daarmee in beginsel een multicriteria-analyse (mca) waarbij effecten kwalitatief worden gemeten in de vorm van de mate waarin ze in potentie bijdragen aan de gewenste versterking van het combinatiebezoek, en - ook weer kwalitatief - worden afgezet tegen de kosten. Dat levert een indicatie op van het maatschappelijk rendement.

⁷³ Bij een gemiddeld aantal extra bezoekers per jaar van ongeveer ca. 125.000, en een gemiddelde besteding per persoon per bezoek van 7,50 tot 25,00 euro (ervaringsgegevens).

Een positie van een variant links op de horizontale as betekent een relatief lage score op de potentiële effecten; een positie rechts op de horizontale as betekent een relatief hoge score. De kosten zijn aangegeven op basis van de hiervoor gegeven schattingen. Een positie van een variant laag op de verticale as betekent relatief lage kosten; een positie hoog op de verticale as betekent een relatief hoge score. Een positie links op de horizontale as en hoog op de verticale as, betekent een relatief laag maatschappelijk rendement. Immers, tegen relatief hoge kosten wordt dan een relatief lage effectiviteit bereikt. Andersom, een positie rechts op de horizontale as en laag op de verticale as, houdt een relatief hoog maatschappelijk rendement in met een relatief hoge effectiviteit tegen relatief lage kosten.

Uit de figuur blijkt dat de varianten IV (Parkeergarage ondergronds”) en V (Parkeergarage “Half-verdiept”) de hoogste verwachte effecten hebben, maar tegen de hoogste kosten. De half-verdiepte variant kent in potentie het sterkste ‘wow’-effect, waardoor de relatieve score hoog is. Bij de varianten I (Parkeergarage “Bovengronds oost”) en VI (“Maaiveldparkeren”) scoren ‘gemiddeld en hebben lagere kosten. Het maatschappelijk rendement is relatief laag bij de varianten II en III en bij de nulvariant. De nulvariant is de situatie van onderhoud aan en op termijn herbouw van het huidige ‘t Panwark. Die situatie kenmerkt zich door relatief lage scores in termen van potentiële effecten, terwijl er wel kosten moeten worden gemaakt.