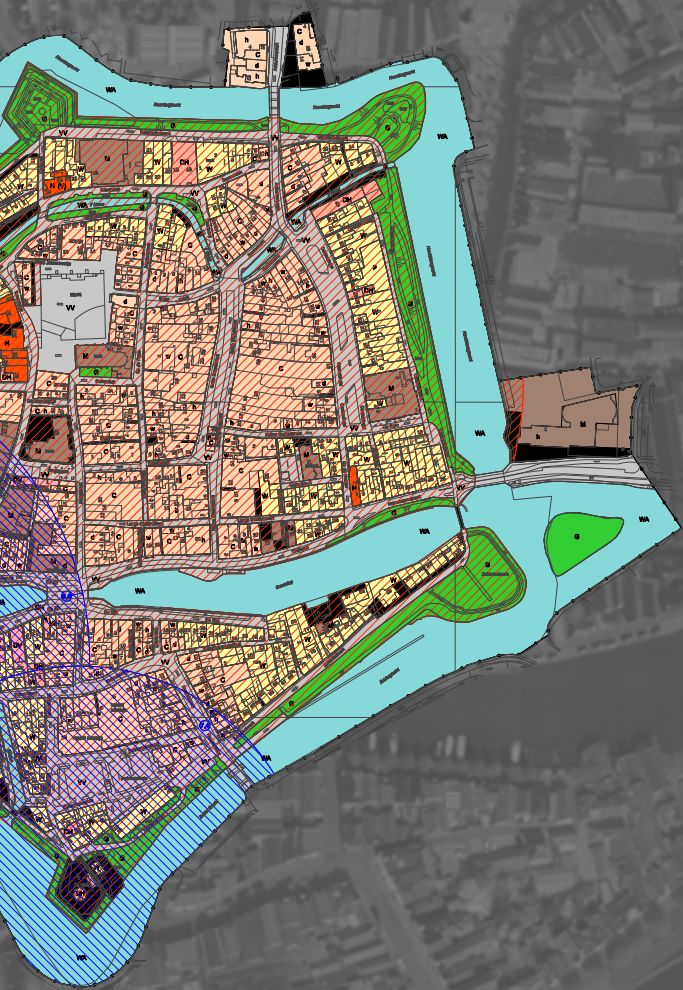


# HKB

stedenbouwkundigen

groningen rotterdam



Vastgesteld: 19 juni 2008  
Goedgekeurd: 29 augustus 2008  
Onherroepelijk: 30 oktober 2008  
In werking treding: 5 november 2008

## bestemmingsplan **Dokkum Binnenstêd**

gemeente Dongeradeel  
19 juni 2008



# Inhoudsopgave

## **Toelichting**

## **Voorschriften**

### Bijlagen

- lijst met kleinschalige bedrijfsmatige activiteiten
- aanwijzingsbesluit beschermd stadsgezicht Dokkum
- cultuurhistorische verkenning (RACM)

## **Plankaart**



*vogelvlucht over Dokkum*



# **Toelichting**



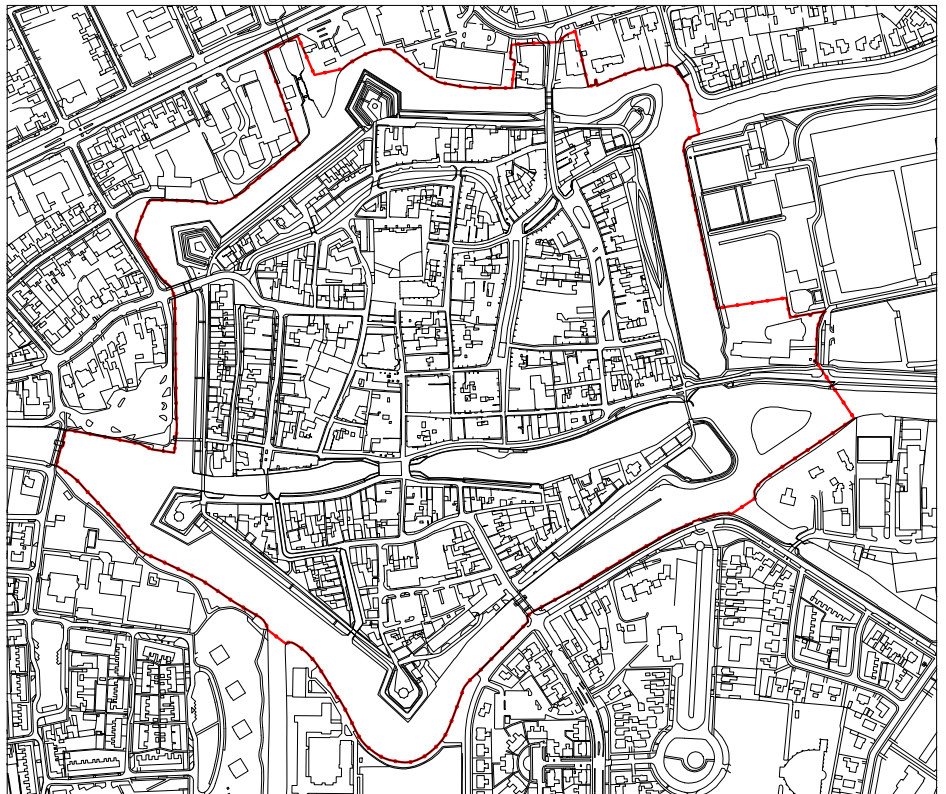
# Inhoudsopgave

## Toelichting

blz.

<b>1.</b>	<b>Inleiding</b>	<b>9</b>
<b>2.</b>	<b>Beleidskader</b>	<b>10</b>
2.1.	Rijksbeleid	10
2.2.	Provinciaal beleid	11
2.3.	Gemeentelijk beleid	11
<b>3.</b>	<b>Bestaande situatie</b>	<b>13</b>
3.1.	Geschiedenis	13
3.2.	Ruimtelijk/historische ontwikkeling	15
3.3.	Beschermd stadsgezicht	18
3.4.	Wonen	23
3.5.	Voorzieningen en kernwinkelgebied	24
3.6.	Recreatief netwerk	24
3.7.	Verkeer en parkeren	26
<b>4.</b>	<b>Visie op de stad</b>	<b>27</b>
4.1.	Binnenstadsvisie	27
4.2.	Uitwerkingsnotitie projecten binnenstad	28
4.3.	Centrumscan, Adviesraad Binnenstad, wijkraad Binnen de Poorten	29
4.4.	Reclamebeleid	29
4.5.	Wonen	29
4.6.	Voorzieningen en kernwinkelgebied	30
4.7.	Recreatief netwerk	33
4.8.	Verkeer en parkeren	34
<b>5.</b>	<b>Omgevingsaspecten</b>	<b>36</b>
5.1.	Ecologie	36
5.2.	Water	36
5.3.	Cultuurhistorie	38
5.4.	Milieuaspecten	38
5.5.	Molenbiotoop	41
<b>6.</b>	<b>Planbeschrijving</b>	<b>42</b>
6.1.	Algemeen	42
6.2.	Beschermd stadsgezicht	43
6.3.	Sloopvergunning in het beschermde stadsgezicht	45
6.4.	Artikelgewijze toelichting	46
<b>7.</b>	<b>Procedure</b>	<b>49</b>
7.1.	Artikel 10 B.r.o.-overleg	49
7.2.	Vooroverleg inwoners Dongeradeel	53





1. plangebied



2. ligging plangebied in groter geheel



# 1. Inleiding

- aanleiding** Het bestemmingsplan voor de binnenstad van Dokkum stamt uit 1972. Hierin is zeer nauwkeurig vastgelegd op welke wijze het beschermde stadsgezicht van Dokkum beschermd moet worden. Ruimtelijke ontwikkelingen zorgen ervoor dat het bestemmingsplan gedateerd raakt. Daarnaast zijn als gevolg van voortschrijdende inzichten diverse standaarden ontwikkeld die de leesbaarheid en helderheid van bestemmingsplannen verbeteren. Het bestemmingsplan is in die zin qua structuur en opmaak ook achterhaald. Om deze redenen wordt het bestemmingsplan geactualiseerd. Het nieuwe bestemmingsplan heeft de naam “Dokkum Binnenstêd”.
- plangebied** Bij het begrenzen van het plangebied “Dokkum Binnenstêd” wordt aangesloten bij het beschermde stadsgezicht. Daarmee is gekozen voor dezelfde begrenzing als in het vigerende bestemmingsplan uit 1972. Dit is destijds opgesteld als (verplichte) vertaling van de aanwijzing tot beschermd stadsgezicht en was daarmee één van de eerste bestemmingsplannen in Nederland waarin een beschermd stads- of dorpsgezicht planologisch geregeld is. Destijds is gekozen voor een zeer gedetailleerd opgezet bestemmingsplan met regelingen voor een groot aantal architectonische en welstandsaspecten.
- Vooruitlopend op het opstellen van een nieuw bestemmingsplan is in 2003 de Binnenstadsvisie opgesteld en door de raad vastgesteld. Deze visie bepaalt voor een belangrijk deel de inhoud van het bestemmingsplan, voorzover het een visie op toekomstige ontwikkeling van de binnenstad betreft.
- leeswijzer** In hoofdstuk 2 worden de beleidskaders aangegeven, voorzover die relevant zijn voor dit bestemmingsplan. Het gaat in beperkte mate om rijks- en provinciaal beleid en vooral om gemeentelijk beleid. In de hoofdstukken 3 en 4 wordt hierop aan de hand van de bestaande situatie en de toekomstige wensen nader ingegaan. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan op diverse omgevingsaspecten als water, ecologie en diverse milieuaspecten. Hoofdstuk 6 vormt de juridische toelichting, waarin aandacht wordt besteed aan de systematiek van de voorschriften. In hoofdstuk 7, tenslotte, wordt de maatschappelijke uitvoerbaarheid en het vooroverleg met provincie en rijk besproken.

## 2. Beleidskader

In dit hoofdstuk worden de beleidskaders geschetst waarbinnen dit bestemmingsplan functioneert. Rijksbeleid is in het kader van dit bestemmingsplan maar beperkt relevant. Het meest relevant is de aanwijzing tot beschermd stadsgezicht uit 1972. Voor het overige zijn provinciaal en vooral gemeentelijk beleid meer relevant.

### 2.1 Rijksbeleid

#### **beschermd stadsgezicht**

Bij besluit van 18 november 1971 is de binnenstad van Dokkum aangewezen als beschermd stadsgezicht in de zin van de Monumentenwet. Dit besluit kreeg op 31 januari 1972 rechtskracht door inschrijving in het register beschermde stads- en dorpsgezichten. Daarmee kreeg de binnenstad een beschermde status. In de toelichting bij deze aanwijzing wordt aangegeven waarop de bescherming vooral betrekking heeft. Aangegeven wordt dat niet alle straten van even groot belang zijn, maar dat de stad als geheel binnen de singels een boeiend stedenbouwkundig geheel vormt van telkens wisselende stadsgezichten. Er is daarom voor gekozen om het gehele historische stadsplan van Dokkum aan te wijzen.

De individuele waarde van gebouwen wordt beschermd door de aanwijzing tot monument. De stedenbouwkundige waarde van bebouwing moet vooral worden gevonden in de kenmerkende hoogte- en breedteverschillen. Deze laatste zijn samen met de stedenbouwkundige structuur van de gehele binnenstad de belangrijkste dragers van de historische waarde van de binnenstad die tot aanwijzing als beschermd stadsgezicht heeft geleid.

De aanwijzing heeft geleid tot een sterk toegenomen aandacht voor de historische waarde van de binnenstad. Sinds de aanwijzing tot beschermd stadsgezicht is de binnenstad op een groot aantal plaatsen gerestaureerd. Het behoud van de kwaliteiten van de binnenstad als historisch waardevol centrum staat centraal bij alle ontwikkelingen in het gebied.

#### **archeologie**

Naast de cultuurhistorische waarde is op rijksniveau ook het beleid met betrekking tot archeologie van belang. Met de ondertekening van het verdrag van Valleta (Malta) heeft de Nederlandse overheid zich verplicht aandacht te besteden aan de bescherming van cultuurhistorische en archeologische waarden. Dit is vertaald in een herziening van de Monumentenwet. Dit thema wordt nader besproken in paragraaf 5.3 van deze toelichting.

#### **cultuurhistorische verkenning**

In 2007 heeft de Rijksdienst voor archeologie, cultuurlandschappen en monumenten (RACM) een cultuurhistorische verkenning (CV) voor de binnenstad opgesteld. Deze CV is een aanvulling op de bestaande toelichting op de aanwijzing als beschermd stadsgezicht. Hierin wordt een nadere onderbouwing gegeven van de ruimtelijke karakteristieke kenmerken van het beschermde stadsgezicht. Hierdoor is het mogelijk deze kenmerken in voorschriften te vatten zodat het stadsgezicht beschermd kan worden. In hoofdstuk 3.3 volgt een puntsgewijs overzicht van de kenmerken welke als basis dient voor deze CV. De CV is als bijlage opgenomen bij het bestemmingsplan.

## 2.2 Provinciaal beleid

Het provinciaal beleid op het gebied van de ruimtelijke ordening wordt voor een belangrijk deel vastgelegd in een streekplan. In 2006 is door Provinciale Staten een nieuw streekplan vastgesteld, getiteld “Om de kwaliteit fan de romte.”

Het belangrijkste onderdeel van dit streekplan voor de gemeente Dongeradeel is de aanwijzing van Dokkum als regiostad. Dit houdt in dat Dokkum wordt opgenomen in het stedelijk netwerk Fryslân. Het stedelijk netwerk Fryslân moet bijdragen aan een evenwichtige ontwikkeling van zowel Noord- als Zuid-Fryslân. Naast ruimte voor wonen dient in stedelijke centra voldoende ruimte beschikbaar te zijn voor onder meer bedrijvigheid, dienstverlening, culturele, commerciële en openbare voorzieningen, gezondheidszorg en onderwijs.

De mogelijkheden die het concept Regiostad bieden moeten bijdragen aan het verder benutten van de interne stedelijke dynamiek. Daarnaast heeft Dokkum een regionaal verzorgende functie in Noord-Oost Fryslân. Deze functie moet behouden blijven en waar mogelijk versterkt. Vanwege de centrale positie in de regio acht de provincie een betere wegaansluiting van Dokkum op de A7 van belang voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van heel Noordoost Fryslân. De provincie voert op dit moment de regie over het project Centrale As, een nieuwe wegverbinding tussen Drachten en Dokkum.

Verder voert de provincie Fryslân ook een actief beleid waar het gaat om bescherming van cultuurhistorische en archeologische waarden. In een groot deel van Dokkum zijn dergelijke waarden aanwezig. In het bestemmingsplan wordt dan ook rekening gehouden met provinciaal (en rijks-) beleid door deze waarden in het bestemmingsplan te vertalen.

## 2.3 Gemeentelijk beleid

Het gemeentelijk ruimtelijk beleid ten aanzien van de binnenstad wordt voornamelijk bepaald door twee belangrijke documenten. De Binnenstadsvisie uit 2003 en het Structuurplan Dongeradeel (2002). Het Structuurplan is overigens een Structuurplan voor de gehele gemeente Dongeradeel, waarbij weliswaar uitgebreid aandacht wordt besteed aan de kern Dokkum, maar relatief summier aan de binnenstad. Belangrijk is wel de uitspraak dat wordt gestreefd naar het concentreren van centrumfuncties in de binnenstad in combinatie met het versterken van de woonfunctie in diezelfde binnenstad. Dit is nader uitgewerkt in de gemeentelijke Binnenstadsvisie die het belangrijkste ruimtelijke beleidsdocument voor de binnenstad vormt. Daarnaast zijn ook beleidsvisies geformuleerd op het gebied van recreatie en verkeer en parkeren.

### **binnenstadsvisie**

In de Binnenstadsvisie (2003) wordt een beeld geschetst van de toekomst van de historische binnenstad gebaseerd op een grondige analyse van de bestaande en de wenselijke situatie in de toekomst. Op deze toekomstvisie wordt in een afzonderlijk hoofdstuk ingegaan.

Bij de Binnenstadsvisie is een “specifiek advies verandergebieden (2004)” geschreven. In dit document wordt specifiek advies gegeven voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen in de binnenstad. Hierin staan de verandergebieden uit de Binnenstadsvisie centraal. Voor deze verandergebieden

(waaronder Markt, Anjelierstraat, Dokkumer Sluys) worden uitgangspunten voor een nieuwe invulling geformuleerd.

Op 20 juli 2006 heeft de gemeenteraad de Uitwerkingsnotitie projecten binnenstad vastgesteld. Hierin staan de belangrijkste projecten genoemd die de komende jaren in de binnenstad moeten worden uitgevoerd. Meer hierover in hoofdstuk vier.

**recreatie**

De recreatieve functie is tegenwoordig een belangrijke economische motor voor de stad Dokkum. In de loop der jaren heeft de gemeente hier meer visie op ontwikkeld. Zie ook hoofdstuk vier.

**verkeer en parkeren**

Een belangrijk en bekend knelpunt in de binnenstad van Dokkum is de ontsluiting en het parkeren. Op andere plaatsen in deze toelichting wordt hieraan nader aandacht besteed.

zijaanzicht van Dokkum door Friedrich Bernhard Werner, 1729





# 3. Bestaande situatie

## 3.1 Geschiedenis

Dokkum staat algemeen bekend als de stad van Bonifatius. De moord op Bonifatius in 754 is dan ook van grote betekenis geweest voor de geschiedenis van Dokkum. Over de periode vóór 754 is relatief weinig bekend. Aangenomen wordt dat Dokkum vóór de moord van Bonifatius een relatief belangrijke nederzetting was. Gelegen in een onherbergzaam kweldergebied, met ten noorden en westen een hooggelegen kleistrook (Dokkumer Klai) en ten zuiden een hoger gelegen zandig en weinig gebied met meer vegetatie (Dokkumer Wâlden), ontstond al in het begin van onze jaartelling een nederzetting aan de kruising van een land- en een waterweg. Het Dokkumer Diep liep naar het oosten via het huidige Lauwersmeer en zorgde voor een open verbinding met zee. Restanten van deze waterweg zijn in de vorm van bedijking nog duidelijk in het huidige landschap te herkennen. Binnen deze vroegere bedding stromen momenteel de Dokkumer Ee en het Dokkumer Grootdiep.

### Bonifatius

Na de moord op Bonifatius, één van de grondleggers van Europese éénwording, werd Dokkum een bedevaartsoord. Op de plaats van de moord werd een terp van drie meter hoogte opgeworpen. Op deze verhoging werd een gedachteniskerkje gebouwd, later gevolgd door een klooster met een abdijkerk (Bonifatiusabdij). De kern van Dokkum, nu de Markt met daarop de Grote Kerk, was geboren als kloostertuin. Momenteel heeft de vroegere terp een hoogte van zeven meter boven NAP, met het hoogste punt ter plaatse van de Bargemerck.

### ontwikkelingsgeschiedenis

De kloosters Mariëngaarde (1163)-ten westen van Hijum aan de vroegere Middelzee- en Klaarkamp (1136) -ca 5 km ten westen van Dokkum- zijn van grote betekenis geweest voor de ontwikkelingen. Er bevonden zich nevenstichtingen in onder andere Dokkum. De kloosters waren bijvoorbeeld verantwoordelijk voor landaanwinningen en de ontwikkeling van landbouw en veeteelt.

Op een kaart van Dokkum, gemaakt door J. Smedema in 1788, staan de volgende gegevens vermeld: “Dokkumburg naderhand Dokkum gebouwd door Ubbo Hartog van Friesland A° 248 alwaar K. Gundobaldus de stad met vestingen omringde en gouden munt geslagen heeft 739, de vestingen verwoest 1414, herbouwd 1439, weder neergeworpen 1422, herbouwd 1516, neergeworpen 1531, wederopgemaakt 1582”.

Na Stavoren is Dokkum Fryslâns oudste stad en tevens de meest noordelijk gelegen stad van Nederland. Samen met Leeuwarden, Bolsward en Stavoren bezat Dokkum in deze rij van Friese steden reeds in de elfde eeuw muntrecht. Door muntvondsten is aangetoond dat in de 11<sup>e</sup> eeuw en ook daarna Dokkum volop deel had in de zeevaart op de Noordzee en de Oostzee. De schepen onderhielden in de latere Middeleeuwen relaties met o.a. Engeland, Hamburg en Scandinavië. Het is onbekend wanneer Dokkum precies haar stadsrechten heeft gekregen, maar algemeen wordt aangenomen dat dit moment ergens aan het einde van de 13<sup>e</sup> eeuw geplaatst moet worden.

## handel/economie



replica van een kogge, een middeleeuws handelsschip

Dokkum beleefde vanaf de 11e eeuw een periode van groei en grote welvaart: rederijen, visserijbedrijven, sloopstimmerwerven en ankersmederijen geraakten tot bloei. Van 1597 tot 1645 was de Friese Admiraliteit in Dokkum gevestigd. “Dokkum was eens een zeehaven en de grandeur daarvan straalt nog af van de gebouwen rond de Zijl waaraan het stadhuis is gelegen” (uit: Friesland-Terpenland).

In 1582 werden de nieuwe -in hoofdzaak nog altijd aanwezige- vestingwerken aangelegd, bestaande uit een hoge aarden wal met zes dwingers (bastions), waarbuiten een brede diepe gracht. Een viertal poorten beheerst de toegang tot de landwegen, terwijl door een drietal waterpoorten de waterwegen onder controle werden gehouden.

Na het dichtslippen van de zeearm, waardoor Dokkum met de Lauwerszee werd verbonden -het Dokkumergrootdiep- liep de zeevaart terug en was Dokkum genoodzaakt zich toe te leggen op de handel met de meer directe omgeving. Uit oogpunt van waterbeheersing werd in 1729 het Dokkumergrootdiep -toen al duidelijk verzand- bij de toenmalige Lauwerszee bij Dokkumer Nieuwezijlen (zijl=sluis) afgesloten. Daarvóór lag er een sluis in de stad ter plaatse van de Zijl. Daar bevindt zich nu een overkluizing tussen beide oevers van het Grootdiep.

Doordat Dokkum gedwongen werd zich meer op de binnenlandse handel te richten ontstond er behoefte aan meer mogelijkheden voor de binnenscheepvaart. Via de Strobosserstrekvaart werd dit in 1656 mogelijk met de stad Groningen. De relatie met Leeuwarden werd verbeterd door de aanleg van een trekweg -in 1647- langs de Dokkumer Ee, ten westen van Dokkum. Rond 1850 werd een begin gemaakt met de verharding van de belangrijkste landwegen (puinverhardingen).

## groei

Nadat in 1582 de nieuwe vestingwerken zijn aangelegd, heeft de ontwikkeling tot 1925 hoofdzakelijk plaatsgevonden binnen de wallen. Voor 1900 bevonden zich buiten de wallen een paar kleine woongebiedjes. Pas na 1900 begon de uitleg van Dokkum buiten de wallen goed op gang te komen door vestiging van ambachtelijke en industrieel georiënteerde bedrijven.

Bij de gemeentelijke indeling in de 19e eeuw kreeg de stad Dokkum geen “Klokslag”, de grens volgde de buitenste oever van de vestingsgracht, zodat het gemeentelijk territorium een oppervlakte van slechts 32,5 ha had. Het kaartbeeld van 1650 en 1888 toont duidelijk aan dat de bebouwingsdichtheid binnen de stadswallen in deze periode enorm is toegenomen. In vergelijking met vergelijkbare historisch gegroeide steden is Dokkum dan ook zeer dicht bebouwd.

Door onvoldoende mogelijkheden voor woningbouw in de stad en door uitdunning van de bewoning ten gevolge van “cityvorming”, daalde het aantal inwoners van Dokkum van 4.480 in 1880 tot 3.480 in 1920.

Toen deze toestand -veroorzaakt door ruimtegebrek- op het vlak van de volkswoningbouw onhoudbaar werd, werden er in 1915 door de gemeente Dokkum stappen ondernomen om te komen tot een grenswijziging.

Pas in 1925 resulteerde dit in een uitbreiding van het gemeentelijk grondgebied met 177,5 ha tot een totaal van 210 ha. Het aantal inwoners steeg hierdoor van 3.500 (1924) tot 4.850 (1925).

Na deze grenswijzigingen in 1925 is de groei langzaam op gang gekomen; het inwonertal steeg in deze periode van 4.860 op 1 januari 1925 tot 5.530 op 1 januari 1946.

Na de Tweede Wereldoorlog nam de groei van Dokkum zodanig toe dat in 1966 een tweede grenswijziging noodzakelijk werd, waarbij Dokkum -naast de reeds aanwezige 210 ha- de beschikking kreeg over 760 ha. Eén en ander werd mede veroorzaakt door de functionele verschuiving na 1945, waarbij Dokkum zich -naast versteviging van de centrumfunctie (ziekenhuis, onderwijs en diensten)- op de industrialisatie oriënteerde. In 1960 volgde een aanwijzing als industriekern. Deze schaalvergroting heeft zich in de jaren 70 en 80 vooral geuit in de uitbreiding van Dokkum met nieuwe woongebieden, zoals Jantjeszeepolder en Weeshuislanden. Deze groei leidde in eerste instantie tot een sterke achteruitgang van de historische binnenstad door het in belangrijke mate verdwijnen van de woonfunctie in de binnenstad. Na de aanwijzing tot beschermd stadsgezicht in 1971 is veel werk gemaakt van herstel van het karakter en de functie van de binnenstad. Dit heeft de binnenstad van Dokkum gemaakt tot wat zij nu is, een levende stad met een voorzieningenniveau voor Dokkum en verre omstreken.



3. Dokkum 1927



4. Dokkum 1968

## verkeer en vervoer

Tot 1880 was de trekschuit het belangrijkste vervoermiddel. Na verharding van de belangrijkste landwegen deed de paardentram van Dokkum naar Veewouden zijn intrede. Pas veertig jaar later werd deze lijn gemotoriseerd. De meeste bekendheid had echter het Dokkumer Lokaaltje, een boemeltreintje dat van 1901 tot 1936 reed op de route Leeuwarden-Dokkum. Na de Eerste Wereldoorlog, toen het wegennet werd verbeterd, werd de bus het belangrijkste vervoermiddel. In 1947 werd de tramverbinding Dokkum-Veewouden definitief opgeheven en sindsdien is Dokkum, voor wat het openbaar vervoer betreft, aangewezen op busvervoer. Na de Tweede Wereldoorlog nam het autobezit sterk toe, zodat de verkeersintensiteiten toenamen en er meer ruimte voor parkeren nodig was. Door de aanleg van ringwegen werd de binnenstad gaandeweg van doorgaand verkeer ontlast. De gehele ringweg was gereed aan het einde van de jaren negentig van de twintigste eeuw. Water kreeg hoofdzakelijk een recreatieve functie.

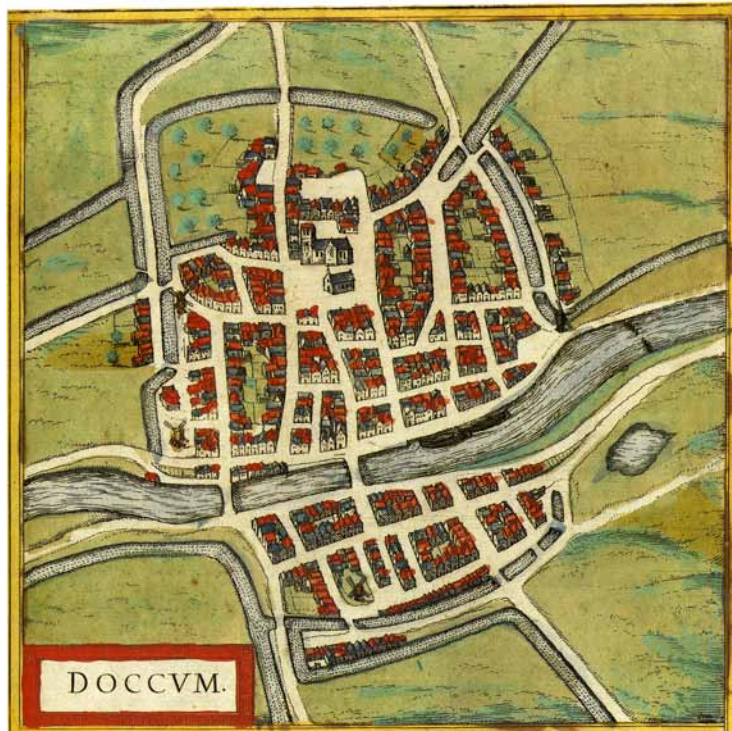
## 3.2 Ruimtelijk/historische ontwikkeling

De beschrijving van de geschiedenis van een stad zoals Dokkum verklaart veel van de structuur van de stad. De huidige situatie is een neerslag van alle ontwikkelingen die plaats hebben gevonden. Dit geeft eveneens aan dat de structuur steeds is veranderd om deze ontwikkelingen te accommoderen. Een enkele keer is de structuur ingrijpend veranderd, bijvoorbeeld door het aanleggen van de bolwerken, maar gaandeweg zijn veranderingen in de structuur steeds kleinschaliger, de structuur wordt maatgevend voor mogelijke ontwikkelingen. De historische structuur is geen eindbeeld, maar een uitgangspunt voor nieuwe ontwikkelingen en dus belangrijk voor een toekomstvisie op de binnenstad.



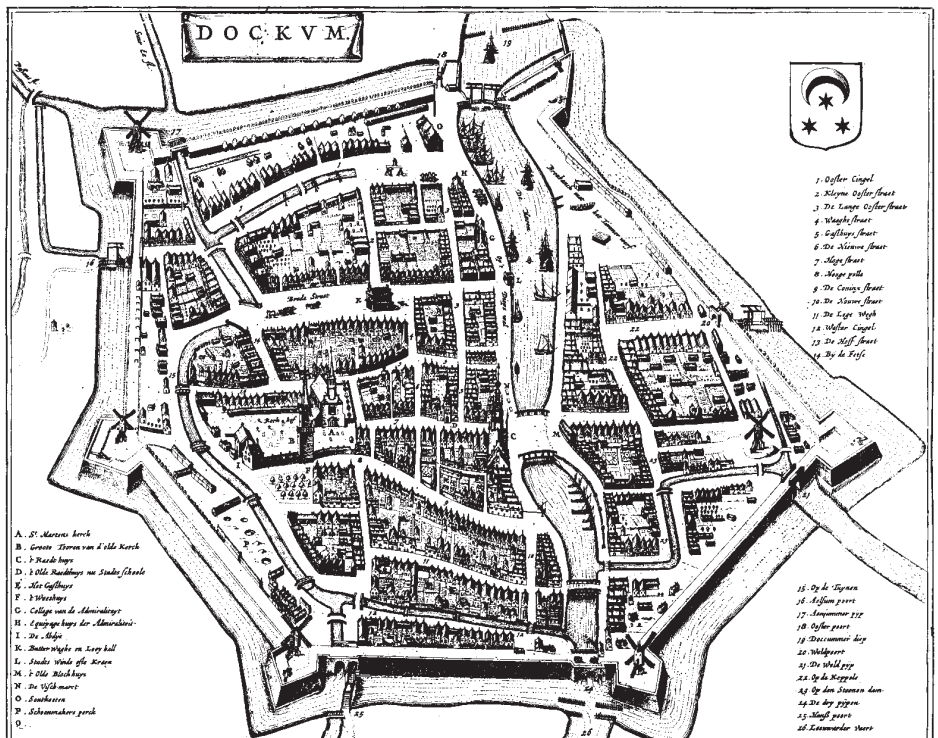
**terp**

Tegen de Bonifatiusterp lag een bewonersterp met woonhuizen. Op en rondom beide terpen verrees steeds meer bebouwing en een stratenplan werd zichtbaar. De belangrijkste straten stonden loodrecht op het water.



5. Dokkum 1572

Rondom de stad werd een singel aangelegd als begrenzing. Ten zuiden van het water verrees ook een terp en hoewel deze snel daarna weer verdween, werd er toch gebouwd. De haven bij het Grootdiep kwam verder tot ontwikkeling en rond 1300 kreeg Dokkum stadsrechten. 1572 was een rampjaar toen zij door de Spaanse gouverneur Casper de Robles geplunderd, beroofd en half uitgemoord werd. Hierdoor werd uiteindelijk in 1582 besloten verdedigingswerken aan te leggen. Dokkum had zijn definitieve vorm gekregen met 500 huizen op 32,5 ha.



6. Dokkum 1650



**vestingwerken**

Na de bouw van vestingwerken heeft de ontwikkeling tot 1925 hoofdzakelijk binnen de wallen plaatsgevonden. In de bloeiperiode van de Friese Admiraliteit werden vele monumentale panden gebouwd, vooral aan de Diepen en De Zijl, die de welvaart van Dokkum weerspiegelden. Bij de gemeentelijke indeling in de negentiende eeuw volgde de grens de buitenste oever van de vestinggracht. Mede hierdoor is Dokkum, ook in vergelijking met andere historische steden, zeer dicht bebouwd.

**grenswijziging**

Pas toen de eerdergenoemde grenswijziging in 1925 plaatsvond was er weer enige ruimte voor groei. Ambachtelijke en industrieel georiënteerde bedrijfjes vestigden zich buiten de vestingwallen en kleine woongebiedjes groeiden gestaag. Bij de tweede grenswijziging in 1966 kreeg Dokkum de beschikking over 760 ha. Dit maakte verdere groei en functionele verschuiving mogelijk, waarbij Dokkum zich naast versteviging van de centrumfunctie op de industrialisatie oriënteerde. In 1960 is Dokkum aangewezen als industriekern. Het inwoneraantal groeide naar 14.000.

**herindeling**

In 1984 is in het kader van een gemeentelijke herindeling de gemeente Dongeradeel ontstaan uit de vroegere gemeenten Dokkum, Oostdongeradeel en Westdongeradeel. Hierdoor is een gemeente ontstaan met een oppervlakte van in totaal ruim 29.000 ha en een inwonersaantal van ongeveer 25.000, waarvan de helft in Dokkum zelf woonachtig is. Dokkum vormt daarmee de stedelijke kern en het bestuurlijk centrum met daaromheen 27 dorpen.

**centrumpositie**

Dokkum vervult voor het omliggend agrarisch gebied een centrumpositie vanaf het einde van de negentiende eeuw. Als bron van bestaan namen industrie en maatschappelijke diensten duidelijk toe. Ook in cultureel opzicht bezit Dokkum voor deze streek een centrale positie. Een groot deel van de activiteiten speelt zich nog altijd af binnen de wallen. Deze verscheidenheid van functies, in combinatie met het historische karakter, maakt van de binnenstad een aantrekkelijke ontmoetingsplaats zowel voor de inwoners van de gemeente zelf als voor die van de regio en voor toeristen.

## 3.3 Beschermd stadsgezicht

Bij besluit van 18 november 1971 is de Binnenstad van Dokkum aangewezen als beschermd stadsgezicht in de zin van de Monumentenwet. In hoofdstuk 2 onder Rijksbeleid is al uitgebreid ingegaan op deze status.

De aanwijzing tot beschermd stadsgezicht heeft geleid tot een sterk toegenomen aandacht voor de historische waarde van de binnenstad. Sinds de aanwijzing is de binnenstad op een groot aantal plaatsen gerestaureerd. Het behoud van de kwaliteiten van de binnenstad als historisch waardevol centrum staat centraal bij alle ontwikkelingen in het gebied.

### 3.3.1 Stedenbouwkundige inventarisatie en analyse

Om een beeld te vormen van de binnenstad is in de Binnenstadsvisie uit 2003 een stedenbouwkundige inventarisatie en analyse gemaakt van de bestaande situatie. In deze toelichting wordt volstaan met een korte samenvatting van de in de visie weergegeven inventarisatie en analyse.

#### samenhang

Karakteristiek voor Dokkum is de reeds gememoreerde gaafheid van de historische binnenstad. Wat hierin een zeer belangrijke rol speelt is de sterke samenhang tussen de bouwblokstructuur, de bolwerken, de waterstructuur en het netwerk van de openbare ruimte. Deze vier ingrediënten zorgen voor contrasten en tegelijk evenwicht: nauwe straatjes met een wijds uitzicht over het Grootdiep en Kleindiep vanaf De Zijl, of stenige stadspaleizen met statige monumenten en groene bolwerken met molens.

#### ruimtelijke schets Dokkum

De basis voor de huidige structuur van de binnenstad is honderden jaren geleden gelegd en door de jaren heen in hoofdlijnen bewaard gebleven. Met de aanleg van de vestingwallen met een zestal bastions en de stadsgracht is de vorm van Dokkum vastgelegd. De vorm van Dokkum van vóór de aanleg van de vestingwallen is nog te herkennen in de singels.

#### terp

Eén van de meest kenmerkende elementen is de terp, die is opgeworpen na de moord op Bonifatius en waarop Dokkum is gebouwd. Het hoogste punt is gelegen ter plaatse van de Bargemerck op 7 meter boven NAP en wordt sinds het einde van de negentiende eeuw gemarkeerd door de neogotische kerk van Cuypers.

#### bolwerken en stadsgracht

De in 1582 aangelegde vestingwallen met een zestal bastions en de rondom gelegen stadsgracht vormen een indrukwekkend geheel. De bolwerken zijn later voor het merendeel verlaagd en hebben een steil talud. De bolwerken zijn van fraaie boombegroeiing voorzien en op twee bastions staan de molens 'De Hoop' en 'De Zeldenrust'. Het Oosterbolwerk vormt een uitzondering met een flauw talud en parkachtige inrichting. De bolwerken vormen een groene oase rondom de binnenstad. In het centrum is weinig tot geen groen te vinden, waardoor de bolwerken door de binnenstadbewoners veelvuldig worden gebruikt voor ontspanning en recreatie.

#### diepen en singels

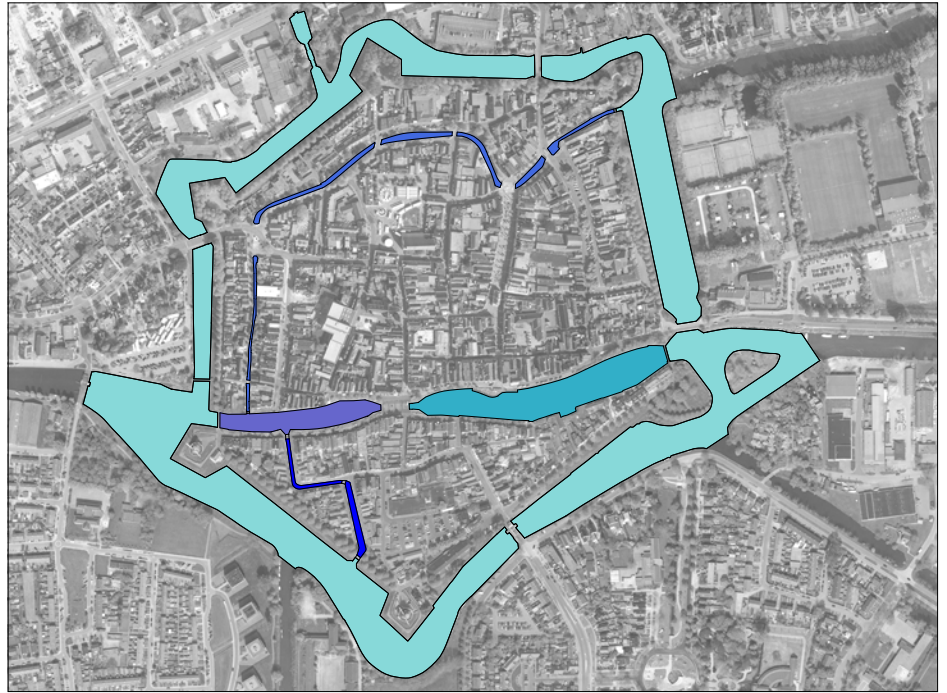
Het water heeft van oudsher een belangrijke rol gespeeld in het bestaan van Dokkum. Handel over zee maakte van Dokkum een zeehaven van internationale betekenis. Van de vele beschermde monumenten die de stad bezit, staan verreweg de meeste en belangrijkste aan de Diepen en aan De Zijl. Aan deze plaatsen kan men duidelijk de betekenis van Dokkum als zeehaven en handelsstad uit de zeventiende eeuw aflezen.



Wortelhaven

- rond de bolwerken ■
- “zee”haven ■
- binnenhaven ■
- Wortelhaven ■
- oude bolwerken ■

7. waterstructuur



Een ander kenmerkend element is de nog grotendeels aanwezige middeleeuwse grachtengordel. Zij bestaat uit de Westersingel, de Wortelhaven, de (gedempte) Oostersingel en het hierop van noord naar west aansluitende circuit tot en met de Kloostersingel.

**netwerk openbare ruimte**

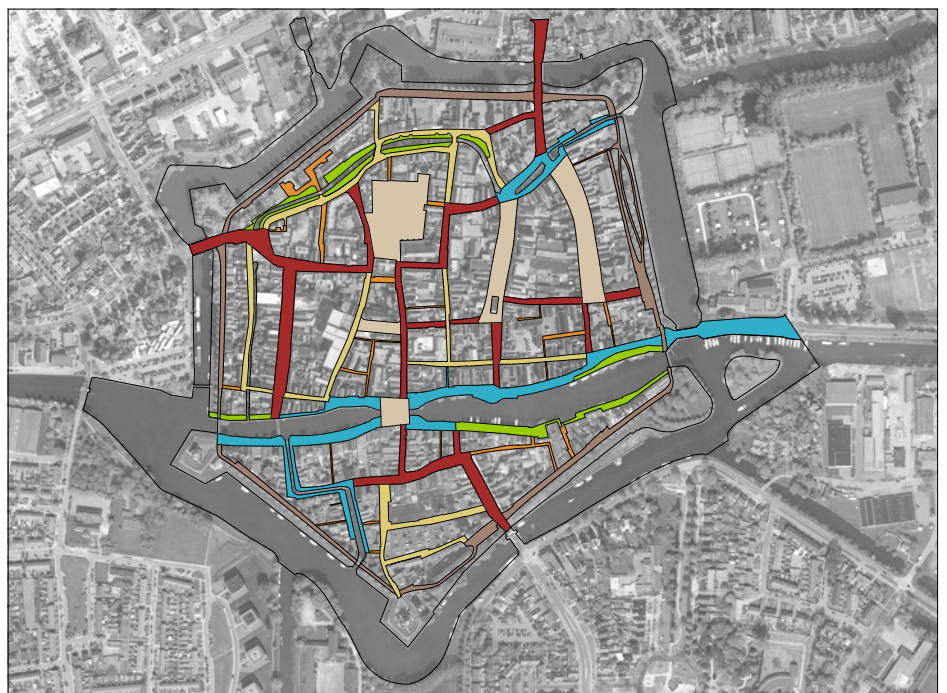
In de binnenstad zijn weinig echte pleinen te vinden. Het Bargemerck is een weinig opvallend pleintje en de Markt wordt gebruikt als parkeerplaats waar één keer in de week de warenmarkt wordt gehouden. De Zijl, de overkluizing van het Grootdiep (die de schakel vormt tussen het noordelijke en het zuidelijke deel van de binnenstad) is ook een pleinachtige ruimte en tegelijkertijd een balkonbrug over de Diepen. De Oostersingel is na de demping een langgerekte pleinachtige ruimte geworden.



De Zijl

- voorstraten ■
- achterstraten ■
- bolwerken ■
- pleinen ■
- kades ■
- groene oevers ■
- stegen ■

8. hiërarchie van de straten



Van de belangrijkste straten, die nagenoeg alle loodrecht op de hoofdas staan, neemt de Breedstraat een bijzondere plaats in. Deze straat is, in overeenstemming met de naam, de breedste straat van de binnenstad en is niet alleen ruimtelijk van grote allure, maar fungeert tevens als belangrijkste winkelstraat. De overige straten in de binnenstad van Dokkum kenmerken zich veelal door een smal profiel behalve de Legeweg. In de binnenstad bevinden zich ook veel stegen, grijs geblokt op de kaart, die het netwerk fijnmazig maken en een specifiek middeleeuws karakter geven. Langs de Diepen en de middeleeuwse grachtengordel liggen deels kades en deels groene oevers.

### **bouwblokken**

Door het stratenpatroon ontstaan er eilanden in de structuur van de binnenstad. Deze eilanden worden gevuld door bebouwing aan de randen, waarmee het karakter van de straten door de gevels van de bebouwing wordt bepaald. Het midden van de eilanden vormt private gebieden voor de bewoners. De oorspronkelijk vrij kleine schaal van de bebouwing is op slechts enkele plaatsen vergroot, terwijl de architectonische geleiding nog duidelijk in pandbreedtes en top- en lijstgevels tot uitdrukking komt.



- voorkanten ■
- bijzondere gebouwen ■
- bouwblokken ■

9. bouwblokkenstructuur

### **3.3.2 puntsgewijs structuurkenmerken binnenstad**

#### **overleg met Monumentenzorg**

Met de Rijksdienst voor archeologie, cultuurlandschappen en monumenten (RACM) is recent overleg gevoerd over de wijze waarop de aanwijzing tot beschermd stadsgezicht vertaald zou moeten worden in het bestemmingsplan. Uit het overleg bleek dat de uitgangspunten voor de aanwijzing uit 1971 nog altijd geldig zijn. Aanvullend daarop zijn door de Rijksdienst de volgende aandachtspunten benoemd die van belang zijn bij het opstellen van een nieuw bestemmingsplan voor de binnenstad van Dokkum.

De hieronder genoemde punten geven de ontstaansgeschiedenis van de binnenstad weer. Door het afsluiten van de open zeeverbinding ter hoogte van de Zijl, zijn er aan weerskanten van het water verschillende bebouwingsspatronen ontstaan. In de eeuwen daarna is de stad langzaam uitgebouwd en zijn de bolwerken aangelegd. De karakteristieke kernmerken



kunnen als volgt worden weergegeven. De onderbouwing hiervan en een uitgebreide toelichting op het ontstaan van dit unieke bebouwingspatroon is te vinden in de eerder genoemde cultuurhistorische verkenning.

- Dokkum heeft een vrij compacte binnenstad met een hoge bebouwingsdichtheid en daardoor een stenig karakter. Openbaar groen bevindt zich vrijwel alleen aan de randen, te weten de stadswallen en een reeks van (voormalige) binnengrachten. Dit betreft de Westersingel, Achterom, Oranjewal, Oostersingel.
- De hoge bebouwingsdichtheid komt onder andere tot uiting in de specifiek Dokkumer situatie waarbij vijf van de zes stadswallen (bolwerken) bebouwd zijn geraakt; deels als voorgevelwand (met Westerbolwerk als meest gave voorbeeld), deels verbrokkeld (zuidwestzijde: zijkanen, hoeken van bouwblokken) of achterkanten (oostzijde, aansluitend bij het als park ingerichte deel).
- De begrenzing van de binnenstad wordt duidelijk fysiek bepaald door vestingwerken (overwegend bestaand uit hoge wallen, brede grachten).
- Het aan deze grachten grenzende buitengebied heeft op veel plekken een groen of extensief bebouwd karakter; op de gracht georiënteerde bebouwingswanden zijn niet ontstaan. Alleen langs de Strobossertrekweg is een wand met vrijstaande bebouwing ontstaan.
- In de stedelijke plattegrond kan een dominante oost-west as in de vorm van Grootdiep en Kleindiep worden aangewezen. Het stratenplan is verder overwegend noord-zuid georiënteerd zonder dominante doorgaande routes. Het kruispunt noord-zuid/oost-west op de zijl, noord-zuid as (Hoogstraat- Keppelstraat) kent geen vervolg: het eindigt binnen de stad.
- Er is sprake van een dominante aanwezigheid van hoogteverschillen in het noordelijk deel van de binnenstad door de aanwezigheid van de terp en door het beloop van noord-zuid georiënteerde straten; vanaf veel punten in de stad is sprake van zichtassen naar de twee kerken, hooggelegen op de terp.
- De hoogteverschillen voortvloeiend uit de aanwezigheid van dijken en de stadsomwalling zijn goed herkenbaar.
- Het karakter van het Grootdiep als zeearm is herkenbaar aan de begeleidende dijken (Lange Oosterstraat aan noordzijde, De Dijk aan zuidzijde). Het Grootdiep onderscheidt zich in maatvoering, inrichting, begrenzende bebouwing, bruggen etc. van het Kleindiep (binnenwater). De insnoering bij het gemeentehuis / Blokhuis / Zijl is in dit verband kenmerkend.
- Kenmerkend is verder de gesloten bouwblokstructuur met binnen de bouwblokken smalle stegen haaks op de hoofdstraten langs de zijkanen van gebouwen; stegen liggen niet in elkaars verlengde.
- De historische stadsstructuur kenmerkt zich (van binnen naar buiten) door de reeks:
  - Zijl – Diep (met daaraan gekoppelde oost-west lijnen);
  - het noord-zuid stratenpatroon van de stadsterp;
  - de structuur van oudere stadsbegrenzings (binnengrachten, gebogen lijnen);
  - de getransformeerde bolwerken;
  - de stadsgracht met bastions en stadstoegangen;
  - het gebied buiten de binnenstad.
- Er is sprake van een grote verscheidenheid aan stedelijke ruimtes voor wat betreft de schaal. Dit geldt vooral voor situaties in combinatie met water; de zeer brede voormalige zeearm het Grootdiep en de buitengrachten versus de smalle grachtenreeks daarbinnen (Wortelhaven, Westersingel, Oranjewal, Koornmarkt).

- De nokrichting van de daken (hoofdzakelijk schilddaken en afgeplatte schilddaken) correspondeert met de verkavelingsrichting en staat overwegend haaks op de rooilijn (smalle, diepe erven). Een uitzondering geldt voor de panden langs de noordzijde van de Achterom en de Oranjewal, alsmede voor de Parksteeg en de Hogepol. Hier betreft het langskappen en afgeplatte langskappen



dwarskappen ■  
 langskappen ■  
 mix van dwars- en langskappen ■

#### 10. kappenstructuur

- De cultuurhistorische kwaliteit van de bebouwing is plaatselijk hoog. Dit geldt met name langs het Klein- en het Grootdiep (waar zich de grootste concentratie rijksmonumenten bevindt). Daarbuiten is incidenteel sprake van een hoge cultuurhistorische waarde van bebouwing, met overigens een naar architectonische kwaliteit, functie en omvang bescheiden uitstraling. Buiten de hoofdassen bevinden zich nog veel voormalige bedrijfspanden, met name bedoeld voor opslag. De uitstraling van bebouwing hangt sterk samen met de hiërarchie in het stratenpatroon.
- Verscheidene straten kennen een sterk wisselend bebouwingsbeeld. Van eenvoudig (één laag met kap; bescheiden architectuur) naar 'rijk' (twee lagen met kap; rijke architectuur). Dergelijke sterke verschillen in één straat komen onder andere voor aan de Hoge Pol, de Legeweg, de Westersingel en de Oostersingel.
- In de afgelopen decennia hebben aanpassingen van de ruimtelijke structuur plaatsgevonden. Een voorbeeld is de herinrichting van het gebied tussen de Strobossersteeg en het Zuiderbolwerk met een parkeerterrein en een supermarkt. Dergelijke herinrichtingen hangen samen met schaalvergroting en functiewijzigingen in de binnenstad.
- Wijziging in de bebouwing hebben overwegend plaatsgevonden met behoud van de structuur. In de afgelopen decennia heeft incidenteel iets grootschaliger nieuwbouw plaatsgevonden. Voorbeelden zijn de stadsvernieuwing bij Achterom en de Oranjesingel. Recente nieuwe invulling heeft plaats gevonden bij de voormalige Noorderkerk aan de Duvenhoek.

Naast deze kenmerken van de cultuurhistorische kenmerken van de binnenstad die de aanwijzing tot beschermd stadsgezicht rechtvaardigen zijn er ook verbeteringen mogelijk. Door RACM zijn in het kader van het genoemde overleg de volgende punten aangedragen.

- De inrichting van de Markt is al jaren een zwak punt in de binnenstad. Het terrein van het voormalige klooster is na sloop van het klooster nooit een plein met duidelijk aanwezige wanden en daarmee een karakteristiek stedelijke ruimte geworden. De functie en betekenis van het huidige groen is onduidelijk. Herinrichting van de ruimte door middel van opdeling en het plaatsen van een nieuw gebouw is historisch verdedigbaar. Plannen zijn in ontwikkeling maar worden niet meegenomen in dit bestemmingsplan.
- Op een aantal plaatsen wordt de beleving van de gevelwanden in winkelstraten negatief beïnvloed door overdadige aanwezigheid van reclame-uitingen aan de winkelgevels (hiervan is sprake in de Breedstraat, maar vooral in de Hoogstraat). Het is wenselijk op dit punt beleid te formuleren en/of te handhaven. Ook op dit gebied is planvorming in ontwikkeling.
- Aan de noordzijde van de Anjeliërsstraat bevindt zich een cluster vervallen en/of half ingestorte panden. Een nieuwe invulling, passend in de historische opbouw van de stad is op deze plek gewenst. Nieuwe plannen zijn inmiddels in een vergevorderd stadium en worden meegenomen in het bestemmingsplan.
- Over het algemeen is de parkeer- en verkeersproblematiek ‘voorbeeldig’ opgelost door middel van parkeerterreinen direct buiten de binnenstad. Op twee locaties in de binnenstad worden (geparkeerde) auto’s nog te dominant aanwezig geacht. Dit geldt voor de Zijk en voor de Markt. Naar het oordeel van RACM is dit voortdurend een punt van aandacht.
- Op een aantal locaties sluiten het bestratingsmateriaal en de dwarsprofielen niet meer aan op de traditionele indeling (stoep - molgoot - rijbaan - molgoot - stoep). Hierdoor sluit het straatbeeld op een aantal locaties slecht aan op het (historische) bebouwingsbeeld.

Tenslotte kan de plaats van Dokkum tussen de Friese steden worden geïdentificeerd. De combinatie van de cultuurhistorische kwaliteit van de bebouwing en de bescheiden omvang van de stad leidt tot een tussenvorm. Dokkum is niet uitgesproken ‘kleinstedelijk’ zoals Hindeloopen en Sloten, maar ook niet uitgesproken ‘grootstedelijk’ zoals Leeuwarden en Harlingen. Dokkum is overduidelijk wel de centrale stad in Noord-Oost Fryslân.

In hoofdstuk 6 wordt nader ingegaan op de wijze waarop vertaling in de voorschriften van het bestemmingsplan plaatsvindt.

### **3.4 Wonen**

De binnenstad heeft vanaf zijn allereerste bestaan een woonfunctie gehad. Er wordt ook nu in elke straat gewoond, al dan niet boven een andere functie. De woonfunctie is belangrijk, onder andere om ‘s avonds de stad levendig te houden. Het wonen in de binnenstad is iets heel anders dan wonen in een nieuwbouwwijk of een dorp. In de binnenstad is er bijvoorbeeld minder ruimte voor groen en speelvoorzieningen. Belangrijk zijn daarom de bolwerken met hun groeninrichting.

#### **ontwikkeling**

In de afgelopen decennia is het aantal woningen in de binnenstad weer toegenomen, na eerst een afname toen men buiten de bolwerken begon te bouwen. Dit komt doordat veel bouwvallen gerestaureerd zijn en ook omdat met name bedrijfsfuncties verplaatst zijn naar locaties buiten de bolwerken, evenals andere voorzieningen (zoals scholen).

## 3.5 Voorzieningen en kernwinkelgebied

Dit thema betreft detailhandel, horeca, dienstverlening, bedrijven, openbaar bestuur en voorzieningen voor cultuur en religie. Op kaart 11 zijn deze functies aangegeven en ook de belangrijkste voetgangersgebieden.

### concentratie en spreiding

In het centrum bevindt zich een concentratie van voorzieningen en met name van detailhandel. De weekmarkt wordt op de Markt gehouden. De horeca ligt verspreid, deels in het kernwinkelgebied, deels daarbuiten. Er is een concentratie bij de Torenstraat. Het openbaar bestuur is geconcentreerd rondom het oude Stadhuis aan De Zijl. Aan de Koningstraat bevindt zich de nieuwste uitbreiding van het gemeentehuis. De overige dienstverlening ligt verspreid langs de randen van het kernwinkelgebied met een concentratie aan De Dijk. De religieuze instellingen liggen van oudsher verspreid in de binnenstad. Bedrijven zijn er nauwelijks meer in de binnenstad, behoudens een paar kleinere die vallen onder de noemer ambachtelijk. Deze liggen verspreid over de binnenstad.



### ontwikkelingen

Het stadscentrum van Dokkum heeft een sterk regionaal verzorgende functie. Ten opzichte van het relatief geringe aantal inwoners van Dokkum blijkt dit nadrukkelijk uit de aard, de omvang en de kwaliteit van de detailhandel, horeca en andere voorzieningen. Verreweg het grootste deel van het winkelbestand van Dokkum bevindt zich in de binnenstad. Voor het goed functioneren van de binnenstad als verzorgingscentrum zijn een goede bereikbaarheid en voldoende parkeergelegenheid essentieel. Vooral omdat vanuit de omliggende dorpen en het buitengebied de mensen voornamelijk op de auto aangewezen zijn.

De afgelopen decennia zijn er verschuivingen geweest in het voorzieningenbestand. De meeste bedrijfsfuncties zijn verplaatst naar een locatie buiten de bolwerken. Dit geldt ook voor grotere voorzieningen, zoals scholen, zorgcentra en het ziekenhuis.

Wat betreft het aantal winkels is er de afgelopen tien jaar een groei geweest. Dit komt de breedte van het aanbod en de keuzemogelijkheden van de bezoeker ten goede. Ook de horeca is de afgelopen tien jaar uitgebreid, met een gevarieerder aanbod.

### herinrichting

Bij de herinrichting van de binnenstad is met name het winkelgebied veel aantrekkelijker geworden voor de voetganger. Een aantal gebieden is auto-vrij of autoluw geworden en is ingericht als verblijfsgebied, met hoogwaardige kwaliteit verlichting, meubilair en bestratingen.

### verkeer en winkelen

Een voorbeeld van de soms gezellige, soms moeilijke relatie tussen verkeer en winkelen is de Grote Breedstraat. Dit is de hoofdwinkelstraat, daarom is het er vaak druk met winkelende mensen. De Grote Breedstraat is in één richting ook toegankelijk voor autoverkeer. Dit leidt vooral op drukke momenten nog wel eens tot problemen. Dit soort knelpunten blijft zich door de beperkte ruimte in de binnenstad op verschillende plekken voordoen.

## 3.6 Recreatief netwerk

### recreatie en historie

De thema's recreatie en historie zijn bij elkaar gevoegd. Dit heeft te maken met de sterke relatie van recreatie met historie en monumenten van Dokkum. De binnenstad als geheel is zeer gaaf bewaard gebleven en zorgvuldig gerestaureerd en wordt daarom graag bezocht.



## **monumentale binnenstad**

De historische bebouwing bij de Markt met de Grote Kerk is bijzonder. De monumentale gevelwanden langs het Kleindiep en het Grootdiep en het stadhuis zijn specifiek Dokkums. Monumenten en beeldbepalende panden liggen door de hele binnenstad verspreid met een concentratie langs de Diepen. Veel monumenten zijn van naambordjes voorzien, die de bezoekers houvast geven.

## **vestingstad**

Een unieke ervaring van de vestingstad Dokkum zijn de bolwerken. Deze lopen helemaal rond de binnenstad en bieden mooie uitzichten, leuke in-kijkjes in de stegen en straatjes, twee molens en een fijne wandeling. Ze zijn in de loop van de tijd wel aangepast. Ze zijn verlaagd en deels parkachtig ingericht, maar toch vrij gaaf bewaard gebleven en goed gerestaureerd.

## **Bonifatius**

De historie van Bonifatius in Dokkum is een religieus-toeristisch thema. Op de Markt is een beeldengroep opgericht die verwijst naar Bonifatius. Hier start ook de Bonifatiusroute die door de stad naar de Bonifatiusbron en -kapel loopt. Op de Bargemerk staat de Bonifatiuskerk.

## **musea en kunst**

In het Admiraliteitshuis aan de Diepswal is het streekmuseum gevestigd. In de Kleine Oosterstraat is het natuurmuseum gevestigd en aan de markt zit de VVV. In de stad is een aantal antiquariaten en galeries gevestigd. Recentelijk is er een cultuurhistorische beeldenroute in de binnenstad gerealiseerd, met zes kunstobjecten die de geschiedenis van Dokkum verbeelden.

## **voorzieningen**

De voorzieningen die de recreatie ondersteunen zijn met name de horeca, de winkels en de aantrekkelijkheid van de inrichting van het openbaar gebied. In Dokkum is relatief veel horeca aanwezig. Deze trekt dan ook veel publiek van buiten Dokkum. Over de kwaliteit van het winkelbestand is in de vorige paragraaf reeds geschreven. Deze draagt ook bij aan het aantal recreanten dat naar Dokkum toekomt en de tijd die zij daar doorbrengen.

## **pleziervaart**

Doordat Dokkum aan de staande mastenroute ligt speelt de pleziervaart in de zomer een aanzienlijke rol, met name in de Zuidergracht en het Grootdiep. Het Grootdiep en het Kleindiep lopen door het centrum van Dokkum en zijn bevaarbaar voor de pleziervaart, waardoor waterrecreatie tot in het hart van Dokkum reikt. De kades vormen de ideale plek voor waterrecreatie en horecagelegenheden en zijn een plek waar je tot dicht bij het water kunt komen.

## **recreatief netwerk**

Vanuit de inventarisatie van alle elementen die te maken hebben met het recreëren in Dokkum ontstaat een beeld van een gebruik door de recreant van de gehele binnenstad. Er is sprake van een recreatief netwerk, dat bestaat uit intensiever gebruikte gedeelten en minder vaak gebruikte gedeelten. Dit betekent dat bijna alle delen (bolwerken, kades, Diepen, straten, pleinen en gebouwen) ieder op hun eigen manier belangrijk zijn voor de beleving van de binnenstad. Een ieder zoekt zijn eigen weg. Wel zijn er hoofdroutes aan te wijzen met daaraan de belangrijkste gebouwen en voorzieningen: langs de Diepen, de Hoogstraat naar de Markt en de route Botermarkt, Grote Breedstraat, Waagstraat.



*kade langs Vleesmarkt*

## 3.7 Verkeer en parkeren

De bereikbaarheid van de binnenstad is heel belangrijk. Dit geldt voor bewoners, voor bezoekers en voor de bevoorrading van de winkels. Dit betekent bereikbaarheid met de fiets, met het openbaar vervoer en met de auto. Op dit moment zijn er vier randparkeerplaatsen direct buiten de binnenstad en drie parkeervoorzieningen in de binnenstad (naast parkeerplaatsen voor vergunninghouders op straat). Te veel verkeer in de nauwe binnenstad levert opstoppingen en irritaties op. Daarom is het gemeentebeleid erop gericht alleen bestemmingsverkeer en geen doorgaand verkeer door de binnenstad te laten rijden.

### **ontsluiting**

De vier poorten zijn alle volwaardige ontsluitingen van de binnenstad. Daarnaast is er nog de voetgangersbrug naar het Hellingpad. Met name de Woudpoortbrug is af en toe een knelpunt in de doorstroming van het verkeer. Vanaf de poorten en (rand)parkeerplaatsen lopen aanlooproutes naar het kernwinkelgebied.

### **intensiteiten**

Het autoverkeer in de binnenstad zorgt voor overlast op bepaalde plekken op bepaalde tijdstippen. In de nauwe binnenstad kunnen door ruimtegebrek opstoppingen en hinder voor andere weggebruikers ontstaan. Mede daarom is de binnenstad niet geschikt voor het hedendaagse doorgaande verkeer. Door de aanleg van ringwegen in Dokkum hoeft het doorgaande verkeer niet meer door de binnenstad heen.

### **menging van verkeer**

De binnenstad kenmerkt zich vooral door nauwe straten. In de straten zijn er naast auto's relatief veel andere verkeersdeelnemers: fietsers en vooral veel voetgangers. Er is geen ruimte voor brede trottoirs en ook niet voor vrijliggende fietspaden. Daarom worden de verkeerssoorten op de meeste plekken gemengd. Gezamenlijk gebruiken ze de beschikbare ruimte. Voorbeeld hiervan zijn de Nauwstraat en de Vlasstraat. Op andere plaatsen is gekozen voor een autovrije inrichting zoals bijvoorbeeld in de Hoogstraat. In weer andere straten is wel een scheiding gemaakt tussen auto's en voetgangers (zoals op de Diepswal) omdat hier te vaak problemen ontstonden.

### **parkeersysteem**

In het huidige parkeersysteem is buiten de binnenstad bij elke poort een randparkeerplaats aanwezig. Deze randparkeerplaatsen zijn bedoeld voor bezoekers van de binnenstad. Er kan tegen een laag tarief lang geparkeerd worden. Binnen de wallen zijn drie geconcentreerde parkeervoorzieningen aanwezig voor binnenstadbezoekers: op de Markt, de Oostersingel en de Acht Zaligheden bij de Keppelstraat. Alledrie zijn voor betaald kort parkeren. Voor bewoners van de binnenstad is er een beperkt aantal plaatsen met vergunning gereserveerd op de randparkeerplaatsen.

### **openbaar vervoer**

Het openbaar vervoer in Dokkum is onderdeel van het regionale busnet. De buslijnen lopen niet (meer) door de binnenstad, maar halteren bij de stadspoorten. Deze haltes liggen op loopafstand vanaf elke locatie in de binnenstad.

## 4. Visie op de stad

Om tot een voldoende actueel en ook in de toekomst bruikbaar bestemmingsplan te komen moeten toekomstige ontwikkelingen worden geïnventariseerd en in het bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt. In dit hoofdstuk worden deze ontwikkelingen beschreven. Hier wordt beschreven hoe de eerder in hoofdstuk twee genoemde beleidsstukken doorwerken in beleid en vertaald worden naar uitvoering.

### 4.1 Binnenstadsvisie

In 2003 is door de gemeenteraad de Binnenstadsvisie vastgesteld om het gemeentelijk beleid ten aanzien van de binnenstad richting te kunnen geven. De Binnenstadsvisie is leidraad voor toekomstige gemeentelijke notities voor verkeersbeleid, recreatie en toerisme, wonen, enz. De visie is basis voor het nieuwe bestemmingsplan.

#### **gebiedsdeling**

Op basis van de karakterisering van de kwaliteiten en activiteiten in de binnenstad kan een indeling in gebieden worden gemaakt. Dynamische, gemengde gebieden en rustige gebieden worden onderscheiden. Deze gebiedsdeling is een basis voor zoneringen in de binnenstad die weer de basis vormen voor de keuzes die worden gemaakt met betrekking tot de regeling in het bestemmingsplan. De functiemenging en intensiteit van het gebruik in de verschillende deelgebieden zijn de maatstaf voor de gebiedsdeling.

#### ***rustige gebieden***

Dit betreft het overgrote deel van de binnenstad. Hier is de woonfunctie in principe de hoofdfunctie. Andere functies (zoals recreatie) hebben hier een rustige vorm, bijvoorbeeld wandelen.

#### ***gemengde gebieden***

Hier spelen meerdere functies een gelijkwaardige rol. Een voorbeeld is de Oostersingel waaraan gewoond wordt, maar die ook een belangrijke pleinfunctie voor de stad heeft met parkeervoorzieningen. Of de Markt, die cultuurhistorisch belangrijk is, maar ook gebruikt wordt voor parkeren, horeca, detailhandel en wonen.

#### ***dynamische gebieden***

Deze gebieden worden het meest intensief gebruikt. Het betreft het kernwinkelgebied en andere drukke plekken waar veel activiteiten plaatsvinden, zoals de Breedstraat en De Zijl. De woonfunctie is hier wel aanwezig, maar meestal in de vorm van bovenwonen.

#### **verandergebieden**

In de Binnenstadsvisie worden verandergebieden aangewezen. De binnenstad heeft een vrijwel vaststaande historische structuur. Toch zijn er plaatsen waar die structuur aangepast moet worden ofwel de maatschappelijke ontwikkelingen vragen om aanpassingen. In de Binnenstadsvisie worden deze locaties benoemd.

## 4.2 Uitwerkingsnotitie projecten binnenstad

Op 20 juli 2006 heeft de gemeenteraad de “uitwerkingsnotitie projecten binnenstad” vastgesteld. In deze notitie staat welke projecten de komende jaren zullen worden uitgewerkt. Concrete plannen zijn verwerkt in het bestemmingsplan. Voor de overige gebieden is in het bestemmingsplan geen wijziging opgenomen. Het bestemmingsplan wordt eens in de drie jaar geactualiseerd. Zo wordt een bestemmingswijziging relatief snel in het bestemmingsplan verwerkt. In de notitie wordt een aantal gebieden genoemd. Hieronder volgt een kort overzicht.

### **Markt**

De Markt is al jaren onderwerp van discussie. In de uitwerkingsnotitie wordt aangegeven welke plannen de komende jaren in uitvoering worden gebracht. Inmiddels is het startpunt voor de Bonifatiusroute aangelegd. Hiermee is de Bonifatiusroute voltooid. Deze route loopt vanaf de Markt naar de Bonifatiuskapel en bestaat uit een route langs diverse beelden.

Het startpunt van de route bestaat uit een kunstwerk dat een beeldengroep voorstelt met de vier bisschoppen van Dokkum. De bisschoppen Willibrord, Bonifatius, Willehad en Liudger, die in een tijdspanne van ongeveer 100 jaar verantwoordelijk waren voor de moeizame kerstening van het rijk der Friezen, zijn in dit kunstwerk in één scene samengebracht als waren ze met elkaar en de vloer versmolten. De tragedie van de moord op Bonifatius bij Dokkum (754) is een ieder bekend, waardoor de liggende figuur eenvoudig te duiden is. Liudger, zelf een Fries en ook wel 'de overwinnaar' genoemd, heeft plaats genomen op de tumulus (grafheuvel) van Bonifatius, terwijl Willehad halverwege is. Willibrord tenslotte staat afzijdig, hij is weliswaar met de kerstening begonnen, maar heeft Dokkum nooit bereikt.

Aan de oostzijde van de Markt zijn plannen in uitvoering. Hier wordt een kwalitatieve structuurverbetering gerealiseerd. De nieuwbouw bestaande uit winkelruimte met appartementen grenst aan de kerk en aan de oostzijde aan Op de Fetze. Samen met de beeldengroep aan de Marktkant zorgt deze nieuwbouw voor een kwalitatieve verbetering van de oostzijde van de Markt.

Daarnaast is besloten dat varianten worden uitgewerkt voor het realiseren van een pleinvormend gebouw westelijk van de Bonifatiuskerk. Het is de bedoeling dat ideeën hierover eerst aan de bevolking worden getoond zodat er een meningspeiling kan plaatsvinden. Naast de eventueel te realiseren varianten van bebouwing is ook een nul-variant, waarbij geen gebouw of bouwwerk zal worden gerealiseerd een mogelijkheid.

Voor het aantal parkeerplaatsen op de Markt is bepaald dat er een substantieel aantal (minimaal 35) aanwezig zal blijven na herinrichting.

### **parkeerterrein Achtzaligheden/ Dockumer Sluis**

De komende jaren zullen plannen ontwikkeld worden voor een herinrichting van het parkeerterrein Achtzaligheden nabij de Dockumer Sluis. In afwachting van ontwikkelingen in de Dockumer Sluis is besloten het aantal parkeerplaatsen niet te veranderen. Plannen worden te zijner tijd aan de gemeenteraad voorgelegd.

### **Oostersingel**

In overleg met de buurt zullen plannen worden ontwikkeld voor de herinrichting van het gebied. Daarmee wordt begonnen nadat er meer bekend is over de toekomst van de Oosterkerk. Gesuggereerd is wel om het water daar terug te brengen. Van oudsher was de Oostersingel onderdeel van de grachtengordel in de binnenstad.



### **4.3 Centrumscan, Adviesraad Binnenstad, wijkraad Binnen de Poorten**

Door onderzoeksbureau DHV is een centrumscan uitgevoerd voor de binnenstad. In de Centrumscan Dokkum (2007) worden conclusies getrokken met betrekking tot het functioneren van het voorzieningenniveau en worden enkele aanbevelingen gedaan ter versterking van de centrumfunctie van de binnenstad.

Daarnaast hebben de Adviesraad Binnenstad en de wijkraad Binnen de Poorten afzonderlijk adviezen uitgebracht over de gewenste toekomstige ontwikkelingen in de binnenstad. In de “Binnenstadsvisie Dokkum 2007” van de wijkraad wordt een aantal uitgangspunten neergelegd dat volgens de wijkraad prioriteit bij ontwikkeling moet krijgen de komende jaren. Hetzelfde geldt voor de notitie “Ruimte voor Handel en Historie – ontwikkelingsrichting en ideeën voor het centrum van Dokkum” van de Adviesraad Binnenstad.

Inmiddels is een projectgroep ingesteld die een advies zal uitbrengen over mogelijke versterking van de binnenstad. De hiervoor genoemde punten zullen daarbij uiteraard een rol van betekenis vervullen.

### **4.4 Reclamebeleid**

Voor de binnenstad is een reclamebeleid vastgesteld, genaamd: “Beleidsregels (toetsingkader) voor het aanbrengen van reclame aan panden in de binnenstad Dokkum”. In dit beleid wordt de relatie gelegd met de APV, welke het aanbrengen van commerciële (handels)reclame aan onroerende zaken regelt. Daarnaast worden uitgangspunten gesteld ter bescherming van het stadsschoon-beeld, Deze regels hangen ten nauwste samen met de individuele kwaliteit en karakteristiek van een pand, alsmede met de (overwegende) functie van de straat. Dit reclamebeleid wordt momenteel geactualiseerd.

### **4.5 Wonen**

#### **groeierende woonfunctie**

Wonen is van oudsher een hoofdfunctie in de binnenstad. Het aantal woningen neemt toe o.a. door woningbouw op voormalige bedrijfslocaties. Doel voor het woonbeleid is dat met het oog op de sociale veiligheid en de levendigheid in principe in elke straat wordt gewoond, ook in het kernwinkelgebied boven de winkels.

#### **mix**

Het beleid zal in de binnenstad gericht zijn op het stimuleren van een mix aan woningen voor verschillende doelgroepen zoals jongeren, gezinnen en ouderen.

In de binnenstad zijn diverse vormen van wonen mogelijk. Er is ruimte voor eengezinshuizen, appartementen en ook kamerhuur, zowel in het dure als in het goedkope segment. Het merendeel van de woningen behoort tot de koopsector. Toch zijn er ook enkele (sociale) huurwoningen en –appartementen gevestigd (o.a. aan het Zuiderbolwerk, Kloostersingel en verspreid door de binnenstad).

Door een verspreid aanbod in verschillende segmenten zowel in de huur- als koopsector is er voor verschillende doelgroepen woonruimte. Met name bij vrijstellingen voor nieuwbouw van woningen zal per vrijstelling

bekeken worden op welke manier toevoeging van woningen invloed kan hebben op de verscheidenheid aan doelgroepen. Op deze manier moet worden voorkomen dat een te eenzijdig aanbod aan woningen ontstaat. De binnenstad is gebaat bij een grote verscheidenheid aan inwoners. Dit komt de leefbaarheid ten goede.

#### **woonplan en woonvisie**

In het woonplan wordt het woningbeleid voor de komende decennia uiteengezet. De regio kampt met een structureel probleem van een hardnekkig negatief binnenlands migratiesaldo. In de komende jaren wordt een sterke vergrijzing verwacht. Dit zal ook in beperkte mate voor de binnenstad gelden.

Een woonvisie is in voorbereiding. Hierin wordt de visie met betrekking tot volkshuisvestelijke aspecten over de komende jaren uiteengezet. Deze visie heeft nog geen doorwerking in dit bestemmingsplan.

#### **bovenwonen en straatbeeld**

Met name in straten met andere functies dan de woonfunctie op de begane grond moeten de levendigheid en sociale veiligheid verbeteren. Dit wordt op twee manieren gedaan: door in het beleid bovenwonen te stimuleren en door aandacht te blijven schenken aan de openbare inrichting.

#### **bewonersparkeren**

De uitstraling van de woning naar de straat moet overal in de binnenstad goed zijn. Er moet gestreefd worden naar woonfuncties op de begane grond en het beperken van het aantal garagedeuren in een straat. Parkeren in het bouwblok, ontsloten met één centrale toegang heeft de voorkeur. In de straten is maar heel beperkt parkeerruimte aanwezig. Rondom de binnenstad is meer ruimte aanwezig.

#### **groen en binnenterreinen**

In de binnenstad is weinig openbaar groen aanwezig. De bolwerken zijn eigenlijk de grootschalige groenvoorziening van de binnenstad. Hier ligt de zoekruimte voor gebruiksmogelijkheden (zoals speelgelegenheid, wandelroutes e.d.) voor bewoners van de binnenstad. Op de binnenterreinen van de bouwblokken liggen kleinschalige privé-tuinen. Het behoud hiervan en van de bomen op deze binnenterreinen is van belang voor de sfeer van de binnenstad.

#### **open erven**

In het bestemmingsplan is een aantal van deze open ruimtes aangeduid als "open erven". In de voorschriften is bepaald dat hier geen bebouwing toegevoegd mag worden.

## **4.6 Voorzieningen en kernwinkelgebied**

#### **detailhandelsbeleid**

In 2004 is een nieuw detailhandelsbeleid vastgesteld, genaamd "Regiostad Dokkum – Naar een nieuw detailhandelsbeleid." Hiermee wordt beoogd om het evenwicht te waarborgen tussen de binnenstad, de pdv (perifere detailhandelsvestiging), nieuwe foodlocaties (supermarkten) buiten de binnenstad en detailhandelsbedrijven die zowel binnenstads- als pdv-ongeschikt zijn maar wel een bijdrage kunnen leveren aan de bovenregionale verzorgingsfunctie van Dokkum.

Het detailhandelsbeleid concentreert zich met name op de binnenstad. De binnenstad is essentieel voor de detailhandel en voor de trekkracht van Dokkum. De binnenstad evolueert geleidelijk naar een gebied waar vooral recreatief wordt gewinkeld.

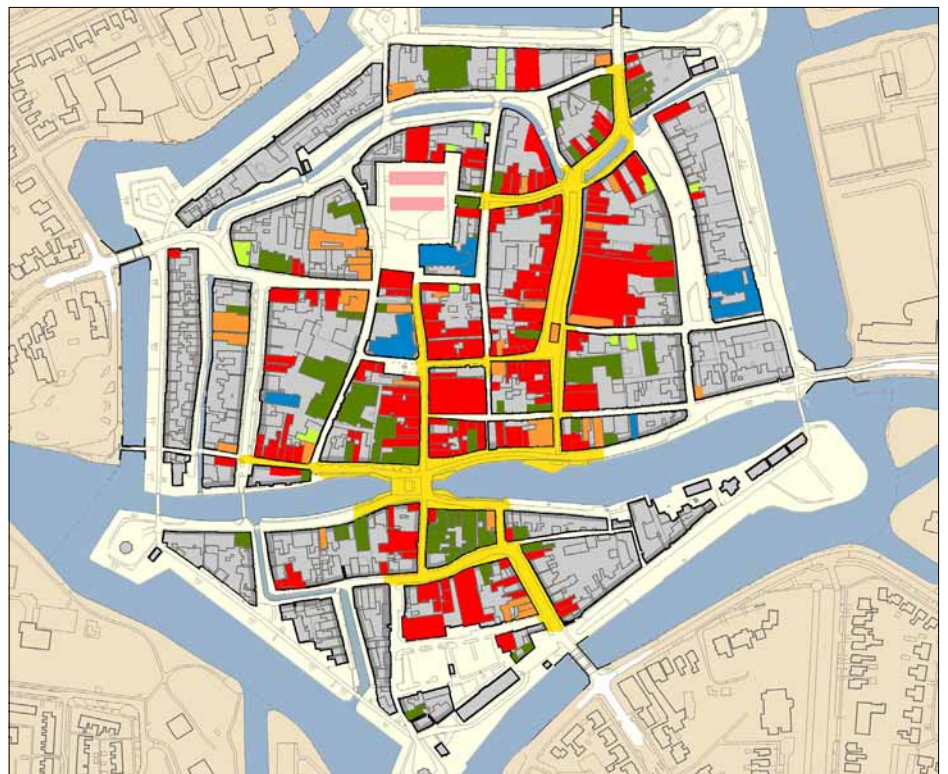
De Zuiderschans (pdv) is een concentratiegebied voor winkels die vooral doelgericht worden bezocht. Hier wordt volumineuze detailhandel aange-

boden. Het volume van het product onderscheidt deze vorm van detailhandel van de winkels in de binnenstad. De binnenstad en de pdv-locatie versterken elkaar. Het verzorgingsniveau van Dokkum wordt op deze manier op een hoger plan getild.

De binnenstad en de pdv zijn respectievelijk de eerste en de tweede pijler van het driepijlerbeleid. De derde pijler is de detailhandel welke zowel voor de binnenstad als voor de pdv-locatie ongeschikt is. Het gaat om uitzonderingsgevallen welke wel een toevoeging leveren aan het detailhandelsaanbod van Dokkum. Hiermee worden detailhandelsbedrijven bedoeld die qua ontsluiting en uitstraling lastig zijn in te passen in de binnenstad en die niet passen binnen de voorschriften van de pdv. In de genoemde notitie is bepaald dat deze detailhandelsbedrijven uitsluitend aan de economische dragerstructuur van Dokkum mogen liggen. Deze economische dragerstructuur is vastgelegd in het structuurplan. Vanwege deze sturing in "pijlers" wordt het beleid ook wel driepijlerbeleid genoemd.

## centrumfunctie

De binnenstad bevat het merendeel van de voorzieningen in Dokkum en deze hebben bovendien een sterke, regionaal verzorgende functie. In de afgelopen jaren hebben er ontwikkelingen plaatsgevonden, waarbij de grootschaliger voorzieningen (zoals een aantal supermarkten) zich verplaatst hebben naar locaties buiten de bolwerken, terwijl zich een uitbreiding van het kleinschaliger winkelaanbod heeft voorgedaan. Deze trend zet langzaam door. Een grote toename of afname van het winkel- en voorzieningenbestand wordt niet verwacht.



- winkels ■
- horeca ■
- dienstverlening ■
- bedrijven ■
- religieuze instellingen ■
- kernwinkelgebied/aanloopstraten ■
- weekmarkt ■

11. inventarisatiekaart voorzieningen  
(Binnenstadvisie Dokkum 2003)

Het doel is dat ook in de toekomst de binnenstad zijn centrumfunctie zal behouden. Daarom wordt ernaar gestreefd de kwaliteit en de verscheidenheid in het aanbod van de voorzieningen te vergroten. Om dit mogelijk te maken is concentratie van met name winkels gewenst. Daarom is een zonerings gemaakt voor het kernwinkelgebied en de aanloopgebieden. Hierbij spelen zowel de goede bereikbaarheid als de verblijfskwaliteit een cruciale rol. Voor de overige voorzieningen zoals horeca, dienstverlening en bedrijven spelen verschillende overwegingen een rol voor de spreiding, ofwel de concentratie ervan (zie hieronder).

**kernwinkelgebied**

Voor het goed functioneren van het kernwinkelgebied is een concentratie van de winkels en overdag-horeca nodig tot een bijna aaneengesloten winkelfront langs de straten die samen een circuit vormen. Ook zijn publiekstrekkingen nodig, zoals bijvoorbeeld warenhuizen. Aan de inrichting van het kernwinkelgebied worden hoge eisen gesteld, het moet een gezellig verblijfsgebied zijn dat voetgangersvriendelijk is en gelegenheid biedt om er langer te verblijven. Een goed voorbeeld is de Grote Breedstraat. Omdat er hoge eisen aan het kernwinkelgebied worden gesteld, kan dit alleen voor een geconcentreerd gebied. Wel is bij het opstellen van het bestemmingsplan gekozen voor een wat groter gebied dan in eerste instantie aangegeven in de binnenstadsvisie. Er blijkt een zodanige behoefte aan winkelruimte in Dokkum te zijn dat het gewenst is deze ruimte te bieden.

**aanloopgebieden**

Aanloopgebieden zijn gemengde gebieden met winkels, dienstverlening, horeca en wonen, waar voetganger en auto goed uit de voeten kunnen. Meestal zijn dit tevens de ontsluitingsroutes in de binnenstad. Het doel is in deze aanloopgebieden een goede afstemming van de verschillende functies op elkaar te behouden of te krijgen. Extra aandacht is daarom nodig voor de inrichting ervan. Deze gebieden zijn flexibeler dan het kernwinkelgebied als het gaat om verschuiving in functies (bijvoorbeeld het vervangen van een winkelfunctie door een woonfunctie) terwijl in het kernwinkelgebied gestreefd moet worden naar vervanging door opnieuw een winkelfunctie. In het noordelijke deel van de binnenstad zijn de Aalsumerpoort, Koornmarkt, Boterstraat, een deel van de Torenstraat en de Hoogstraat en de Nauwstraat, Suupmarkt en Diepswal benoemd als aanloopgebieden.

**Dockumer Sluys**

Het gebied rond de Dockumer Sluys functioneert matig. Het is geen prettig verblijfsgebied en het kost moeite om het winkelbestand op peil te houden. In het kader van de Binnenstadsvisie is gekozen voor een scenario gericht op uitbreiding van het kernwinkelapparaat. Voor een nadere toelichting op dit scenario wordt verwezen naar de Binnenstadsvisie, specifiek advies verandergebieden. Planvorming vindt plaats als er meer duidelijk is over de invulling van dit gebied.

**openbaar bestuur**

Het openbaar bestuur is geconcentreerd in de binnenstad. Het betreft de bestaande, deels historische, bebouwing aan de Suupmarkt en de Koningstraat en de nieuwbouw aan de westzijde van de Koningstraat.

**horeca**

In zijn algemeenheid ligt de horeca verspreid over de binnenstad en is er geen aanleiding tot concentratie, behalve van horeca voor specifieke doelgroepen. De horeca is kort genoemd als onderdeel van het kernwinkelgebied en de aanloopgebieden, dit gaat met name over de overdag-horeca die gericht is op het winkelende publiek. Uitgaans-horeca ligt meer verspreid door de binnenstad, dit zal zo blijven. (Zware) horeca wordt geweerd uit de rustige (woon)gebieden.

**dienstverlening**

De dienstverlening past in zowel het kernwinkelgebied als de aanloopgebieden. Er is op dit moment enige concentratie aan De Dijk. Er wordt voor commerciële dienstverlening geen specifieke concentratie in de binnenstad nagestreefd.

**kerkelijke gebouwen**

De kerkelijke gebouwen liggen van oudsher verspreid in de binnenstad. In vrijkomende gebouwen wordt een nieuwe invulling met onder andere wonen nagestreefd.



## **bedrijven**

Voor bedrijven is een gericht beleid gevoerd voor verplaatsing naar locaties buiten de bolwerken. Er zijn op dit moment nauwelijks nog bedrijven in de binnenstad aanwezig. Ambachtelijke bedrijvigheid die zich verhoudt met de woonomgeving (milieucategorie 1 en in uitzonderingsgevallen categorie 2) kan in principe in de binnenstad plaatsvinden. Gedacht moet worden aan aan-huisverbonden-beroepen of bijvoorbeeld lijstenmakerijen, schoenmakers, enz. In het bestemmingsplan is een regeling opgenomen voor dit soort bedrijvigheid.

## **4.7 Recreatief netwerk**

De onderdelen van het recreatieve netwerk zijn beschreven in hoofdstuk 3. In dit netwerk speelt een tweetal gebieden een hoofdrol. De Markt en omgeving en De Zijl met de Diepen. Voor het recreatieve netwerk geldt dat er een duidelijk circuit moet zijn dat de publiekstrekkers (gezellige verblijfsgebieden met horeca, parkeergelegenheid, aanlegplaatsen en wandelroutes) met elkaar verbindt.

In dit verband is het belangrijk om de notitie “Ruimte voor Handel en Historie – ontwikkelingsrichting en ideeën voor het centrum van Dokkum” van de Adviesraad Binnenstad nogmaals te noemen. Deze notitie gaat met name in op hoe het recreatieve netwerk in de binnenstad vergroot kan worden.

### **Zijl en Diepen**

De Zijl is de schakel in de binnenstad tussen de stad en het landschap, tussen de monumenten en de geschiedenis als admiraliteitsstad. De monumentale omgeving kan gekoppeld worden aan de mogelijkheden die de ruimte op het water en de kades bieden. Gedacht kan worden aan activiteiten op podia op het water, bootmanifestaties, antiekmarkten op de kades, etc. Ook versterking van de horeca met terrassen aan het water en voorzieningen bij slecht weer zijn gewenst.

### **de Markt en omgeving**

Het huidige gebruik als parkeerplaats en de kale inrichting voldoen niet aan de eisen die gesteld worden aan de Markt. In de toekomst moet de Markt een rustige, openbare plek worden, waarvan de cultuurhistorische en recreatieve waarde zijn versterkt. Hiertoe moeten plannen worden ontwikkeld die de vele betekenissen beter tot uitdrukking brengen en de beleving ervan versterken. Diverse initiatieven worden voorbereid. In het bestemmingsplan is hier vooralsnog geen regeling voor opgenomen. Zodra de planvorming is afgerond zullen deze worden meegenomen in de eerst volgende actualisatie.

### **bolwerken en daarbuiten**

De bolwerken zijn voor de recreatie en de historie van belang omdat deze een zeer specifiek onderdeel van de historische vestingstad vormen. De kwaliteit van het uitzicht vanaf de bolwerken verdient aandacht en kent een aantal al benoemde knelpunten.

*zicht op en langs een bolwerk*



## monumenten



De aanwijzing tot beschermd stadsgezicht en het monumentenbeleid hebben de afgelopen decennia gezorgd voor een enorme restauratiegolf van monumenten en beeldbepalende panden. Dit heeft de cultuurhistorische waarde en de aantrekkelijkheid van de binnenstad, ook voor de recreant, vergroot. De aanwijzing tot beschermd stadsgezicht heeft niet als doel om de bestaande situatie te bevriezen. Met zo'n aanwijzing wordt vooral geprobeerd door middel van een stedenbouwkundige regeling maatregelen te treffen die noodzakelijk zijn om het karakter van de binnenstad te bewaren en waar mogelijk te versterken. De binnenstad kent veel rijksmonumenten. Bij deze monumenten gaat het vooral om het behoud van het individuele karakter van bebouwing in gevelwanden van in één rooilijn aaneengesloten bebouwing. Deze bepalen voor een deel de recreatieve waarde van de binnenstad.

De aanwezigheid van nauwe steegjes en kleinschalige binnenterreinen (open erven) wordt als kenmerkend ervaren voor Dokkum. Deze elementen spelen een belangrijke rol in de belevingswaarde van de toerist. De bijzondere stegenstructuur van de binnenstad wordt gehandhaafd in het bestemmingsplan. Oneigenlijk gebruik kan hierdoor worden tegengegaan door middel van handhaving.

## pleziervaart

Dokkum ligt aan de staande mastroute door Noord-Nederland en kent een relatief groot aantal pleziervaarders als passanten en bezoekers. Het beleid is gericht op het verbeteren en aanvullen van gewenste voorzieningen, zoals aanlegplaatsen.

## 4.8 Verkeer en parkeren

De organisatie van het verkeer in de binnenstad evenals de gesignaleerde knelpunten zijn besproken in hoofdstuk 3. Duidelijk is dat sprake is van een blijvend conflict tussen een historische, kleinschalige binnenstad en de ruimte die het hedendaagse verkeer (rij- en parkeerruimte) vraagt. Hier wordt een aantal algemene uitgangspunten en oplossingsrichtingen aangegeven die het mogelijk moet maken een balans te vinden tussen de beperkingen van de binnenstad en de wensen voor het verkeer. In zijn algemeenheid wordt het huidige beleid gecontinueerd.

### uitgangspunten

## bestemmingsverkeer

De binnenstad is in principe alleen voor bestemmingsverkeer toegankelijk. Door de aanleg van de ringwegen rond Dokkum kan het doorgaand verkeer uit de binnenstad worden geweerd.

## menging verkeer

In de binnenstad is veelal geen ruimte voor scheiding van verkeerssoorten, zoals in woonwijken met trottoirs of bij ringwegen met vrijliggende fietspaden. Veelal maken voetgangers, fietsers en auto's gebruik van dezelfde rijbaan. Deze menging betekent ook dat de gebruikers veel rekening met elkaar moeten houden en dat de snelheid laag moet liggen. De hele binnenstad is 30 km-gebied, maar soms is die snelheid niet haalbaar en moet deze worden afgestemd op de langzaamste deelnemer.

## shared space-denkwijze

Bij mogelijke veranderingen in de toekomst kan de Shared Space-denkwijze mogelijk uitkomst bieden voor het verkeersprobleem. Het uitgangspunt van dit concept is dat verkeer "natuurlijk gestuurd" wordt. De omgeving spreekt voor zich zonder dat verkeersborden, hekken en zebrapaden worden gebruikt.

**parkeersysteem**

Het huidige parkeersysteem bestaat uit randparkeerplaatsen voor langparkeren, geconcentreerde parkeerplaatsen in de binnenstad voor kortparkeren en een beperkt aantal parkeerplaatsen voor bewonersparkeren via een vergunningenbeleid. Dit beleid wordt voortgezet.

**openbaar vervoer**

De regionale busdiensten rijden niet door de binnenstad, maar halteren bij de Woudpoort, de Hanspoort en het busstation vlakbij de Aalsumerpoort. De loopafstanden vanaf de bushaltes naar de binnenstad zijn daardoor zeer acceptabel.

**fietsverkeer**

Het fietsverkeer in de binnenstad levert geen problemen op, maar er zijn wel goede stallingsmogelijkheden bij het kernwinkelgebied gewenst.

# 5. Omgevingsaspecten

Vandaag de dag vraagt een zorgvuldige ruimtelijke ordening om aandacht voor diverse aspecten die bij ruimtelijke afwegingen een belangrijke rol kunnen spelen. In dit hoofdstuk wordt aan deze aspecten nader aandacht besteed. Hierbij zij opgemerkt dat een aantal van deze aspecten geen uitgebreide aandacht behoeft, omdat het hier een bestemmingsplan betreft in (zeer) stedelijk gebied met beperkte ontwikkelingsmogelijkheden.

## 5.1 Ecologie

Het ecologische beleidskader in ons land wordt in grote lijnen gevormd door de Natuurbeschermingswet 1998 en de Flora- en faunawet. Respectievelijk hebben de wetten betrekkingen op de bescherming van waardevolle gebieden en van waardevolle soorten.

Voor de gebiedsbescherming zijn de Natuurbeschermingswet en de Ecologische Hoofdstructuur van belang. In de Natuurbeschermingswet worden Beschermd Natuurmonumenten en Natura 2000-gebieden beschermd. Deze laatste betreffen de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden. Voor bescherming van soorten is de Flora- en faunawet van belang.

### ecologische basiskaart

Voor de gehele gemeente is een ecologische basiskaart opgesteld. De gegevens kunnen onder meer gebruikt worden voor ecologische beoordelingen of natuurtoetsen. Dergelijke beoordelingen zijn nodig om nieuwe plannen en projecten te toetsen aan de bepalingen in de Flora- en Faunawet en de Natuurbeschermingswet.

### uitgangspunten

Het bestemmingsplan heeft overwegend een conserverend karakter. Nieuwe ontwikkelingen die in het voorliggende bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt, zijn mede bekeken binnen het hierboven geschetste kader. Nieuwe ontwikkelingen waarvoor nog geen planologische procedure is gevolgd, worden in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakt door middel van een wijzigingsbevoegdheid. Aan deze wijzigingsbevoegdheden is waar nodig een uitgestelde ecologische toets verbonden.

## 5.2 Water

Waterbeheer is een thema dat in Nederland terecht steeds meer aandacht vraagt en krijgt. Wateroverlast heeft in het recente verleden bewezen dat meer aandacht voor waterbeheer dringend noodzakelijk is. Uit deze toegenomen aandacht vloeit onder andere voort dat het Besluit op de ruimtelijke ordening (Bro) nu voorschrijft dat in elk bestemmingsplan een waterparagraaf opgenomen dient te worden.

De binnenstad van Dokkum is een sterk verstedelijkt gebied, waardoor een aantal cultuurhistorisch belangrijke waterwegen/gangen loopt. Het gaat dan om de om de binnenstad lopende Stadsgracht, het aan de noordzijde gelegen 't Nauw, dat overigens nauwelijks nog de uitstraling van een gracht heeft en uiteraard het Groot en Klein Diep. Het in Dokkum aanwezige water speelt met name een rol bij de toeristisch recreatieve beleving van Dokkum. Zowel als onderdeel van doorgaande toeristische vaarroutes als in de beleving van de schoonheid van de stad. De bestaande verstedelijking maakt het lastig zo niet onmogelijk ingrijpende verande-



ringen te bewerkstelligen in het waterbeheer. Het aanleggen van nieuwe afvoersystemen van water stuit bijvoorbeeld al gauw op bezwaren van cultuurhistorische en/of archeologische aard. Grote veranderingen worden in de binnenstad niet voorzien. In ieder geval geen veranderingen waarbij onverhard gebied zal worden verhard. Het Wetterskip Fryslân heeft in het kader van het art. 10 Bro overleg geadviseerd.

### **waterschap**

Gebaseerd op het Tweede Waterhuishoudingsplan is het beleid van de waterbeheerders ten aanzien van het water in bebouwd gebied gericht op het bereiken van biologisch gezonde watersystemen (basisniveau), die zodanig zijn ingericht dat het water geschikt is voor meerdere doeleinden. Dit zal de ecologische, landschappelijke, recreatieve en de belevingswaarde van het water vergroten.

Het waterbeheer in Dokkum valt onder Wetterskip Fryslân. Dit regelt het waterpeilbeheer, het beheer van boezemwateren en de hoofdwatergangen, met bijbehorende waterstaatswerken en waterkeringen. Het waterschap is eveneens verantwoordelijk voor het waterkwaliteitsbeheer. De juridische instrumenten waarmee aspecten met betrekking tot waterkwaliteit worden geregeld is de Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren (Wvo) en de bijbehorende Lozingsbesluiten. De Waterschapskeur is het juridisch instrument voor waterkwantiteit en waterkeringen. Daarin is ook aangegeven voor welke activiteiten vergunning is vereist en hoe bijvoorbeeld de schouwplicht is geregeld.

### **uitgangspunten**

Het waterschap hanteert een aantal algemene uitgangspunten ten aanzien van compensatie van toename verharding. Indien water gedempt wordt, dient dit te worden gecompenseerd, bij voorkeur binnen het plangebied, maar in ieder geval binnen hetzelfde peilvak. Daarnaast moet er in het geval van een toename van de verharding compensatie in de vorm van extra oppervlakte aan water worden aangelegd ter grootte van ca. 9% van de extra verharding, afhankelijk van het watersysteem, grondslag en toegestane peilfluctuaties.

Indien de mogelijkheid zich voordoet, bijvoorbeeld bij wegreconstructies, worden de mogelijkheden voor het afkoppelen van regenwater en het aanleggen van gescheiden rioleringsstelsel in beschouwing genomen.

Bij de (her)inrichting van het plangebied zal rekening gehouden moeten worden met onderhoudsmogelijkheden van watergangen. Het grootste gedeelte van deze watergangen zullen in de toekomst door het Wetterskip worden onderhouden.

De waterkwaliteit dient voldoende te worden gewaarborgd. Verontreinigde stoffen moeten niet kunnen uitloggen. Dit kan enerzijds door het beperken van uitspoeling door het gebruik van niet uitlogende bouwmaterialen (duurzaam bouwen), anderzijds door toekomstige bewoners voor te lichten over de gevolgen van bijvoorbeeld auto's wassen op straat.

### **vaarwegenverordening**

De vaarwegenverordening Friesland is van toepassing op de zuidelijke vaarverbinding. De beheersgrens is 15 meter uit de oever van deze vaarverbinding, de bebouwingsvrije zone is 10 meter. Werken en werkzaamheden binnen deze zones zijn ontheffingsplichtig. Dat betekent dat los van de voorschriften in het bestemmingsplan een ontheffing van de provincie noodzakelijk is voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden.

## 5.3 Cultuurhistorie

### archeologie

In het plangebied voor de binnenstad van Dokkum zijn archeologische waarden van groot belang. Dit met name vanwege de restanten van de terp die zijn aangewezen als beschermd archeologisch monument. Dit aangewezen gebied beslaat een deel van het gebied in de omgeving van de Markt. Afzonderlijke bescherming van archeologische waarden in het bestemmingsplan is voor dit gebied niet noodzakelijk. Dit ligt anders voor de rest van het plangebied. Dit is vrijwel in zijn geheel aangeduid als archeologisch waardevol gebied, echter zonder als beschermd archeologisch monument te zijn aangewezen. Hierbij is het wel wenselijk de mogelijk archeologische waarden te beschermen met een aanlegvergunningenstelsel. Voor een stedelijk gebied als dat van Dokkum wordt er vanuit gegaan dat bij ingrepen groter dan 50 m<sup>2</sup> een aanlegvergunning noodzakelijk is en dat bij vondsten bij kleinere ingrepen daarvan onmiddellijk melding gemaakt moet worden.

Specifiek voor de markt geldt dat daar recent archeologisch onderzoek is verricht (Inventariserend Archeologisch Veldonderzoek, november 2005, Steekproefrapportnummer 2005-10/05). De conclusie van dit onderzoek is dat tot 60 cm sprake is van een moderne, toegevoegde laag zonder archeologische sporen waarin gewoon gewerkt kan worden. Onder deze laag bevinden zich echter wel diverse restanten van (grote) archeologische waarde. Wanneer ingrepen noodzakelijk of wenselijk worden geacht op een grotere diepte dan 60 cm is een proefsleuf noodzakelijk.

### beschermd stadsgezicht

De aanwijzing tot beschermd stadsgezicht is elders in deze toelichting besproken. Deze moet krachtens de Monumentenwet een vertaling krijgen in het bestemmingsplan. Op de wijze waarop hieraan in dit bestemmingsplan vormgegeven is wordt nader ingegaan in hoofdstuk 6, de planbeschrijving.

## 5.4 Milieuaspecten

### externe veiligheid

De externe veiligheidsaspecten bestaan uit risicocontouren vanuit het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) en de Regeling externe veiligheid inrichtingen (Revi), effectstralen van de risicokaart van de provincie Fryslân, eventuele zones vanuit de risicoatlassen voor het transport van gevaarlijke stoffen en hoofdgastransport- of hoogspanningsleidingen.

Het op 27 oktober 2004 in werking getreden (en 1 januari 2008 op onderdelen gewijzigde) Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen (Bevi) en de bijbehorende Regeling Externe Veiligheid Inrichtingen (Revi) geeft wettelijke risicocontouren rond bepaalde categorieën inrichtingen. Deze regelingen hebben verstrekkende gevolgen voor hoe door overheden omgegaan dient te worden met de veiligheid in de omgeving van bedrijven waar met gevaarlijke stoffen wordt gewerkt. Er moet rekening worden gehouden met het plaatsgebonden risico en het groepsrisico.

Voor de Binnenstad van Dokkum gaat het om zeer beperkte risico's. Binnen het plangebied bevinden zich aan respectievelijk de Grote Breedstraat en de Doorvaart 2 vuurwerkverkooppunten. Voor beide geldt een afstand voor het plaatsgebonden risico van 0 meter en een effectafstand van respectievelijk 25 en 20 meter. Buiten het plangebied bevindt zich één inrichting die enige invloed kan hebben op de externe veiligheidssituatie in de Binnenstad. Dit betreft Enna Aerosols. Deze heeft een effectafstand van 600 meter. Een klein deel van (aan de noordwestkant) van het plangebied valt binnen deze afstand. Dit houdt in dat bij ontwikkelingen

verantwoording moet worden afgelegd over het groepsrisico. In dit geval is het bestemmingsplan gericht op het beheer van de bestaande situatie. Ook bevinden zich binnen de effectafstand geen gebieden die zijn aangewezen als verandergebied.

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over wegen, spoorwegen en vaarwegen zijn zogenaamde risicoatlassen opgesteld. In de omgeving van het plangebied is hiervan geen sprake.

## **luchtkwaliteit**

Luchtkwaliteit is een onderwerp dat de gemeederen in Nederland de laatste jaren aanzienlijk bezighoudt. Het daarvoor geldende Besluit Luchtkwaliteit 2005 is inmiddels vervangen door de Wet luchtkwaliteit 2007 (onderdeel 5.2 van de Wet milieubeheer). Daarin zijn de Europese richtlijnen voor de luchtkwaliteit geïmplementeerd en is onder meer bepaald dat gemeenten de lokale luchtkwaliteit in kaart moeten brengen. De luchtkwaliteit wordt beïnvloed door de verkeersintensiteit en door de aanwezigheid van industrie. Het gaat om luchtverontreiniging door zwaveldioxide, lood, stikstofdioxide, zwevende deeltjes (fijn stof/PM10), koolmonoxide en benzeen. Er wordt onderscheid gemaakt tussen grenswaarden en plandrempels. Aan grenswaarden moet binnen een bepaalde termijn worden voldaan en bij overschrijding van plandrempels moeten maatregelen worden genomen. Het besluit verplicht gemeenten bij onder meer het vaststellen en herzien van bestemmingsplannen de gevolgen voor de luchtkwaliteit mee te wegen, met name op plaatsen waar mensen langdurig verblijven en aan luchtverontreiniging worden blootgesteld. In elk geval moet bekeken worden of aan de grenswaarden wordt voldaan. Met name de waarden van fijn stof (PM10) en stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) vormen daarbij een aandachtspunt.

De Milieuadviesdienst heeft in opdracht van de gemeente de “rapportage luchtkwaliteit 2005 Gemeente Dongeradeel” opgesteld. Nagegaan is of er sprake is van overschrijdingen van de wettelijke luchtkwaliteitsnormen voor de luchtverontreinigende stoffen: stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>), koolmonoxide (CO), fijn stof (PM10), en benzeen (C<sub>6</sub>H<sub>6</sub>). Behoudens daar waar anders wordt aangegeven wordt overal in de gemeente voldaan aan de luchtkwaliteitsnormen.

Er zijn vier representatieve locaties onderzocht in de buurt van de binnenstad waar naar redelijke verwachting luchtverontreiniging het hoogst is. Het gaat om de locaties Woudweg, Rondweg Noord, Rondweg West en de Aalsumerpoort.

De toegestane grenswaarden worden (inclusief zeezoutcorrectie) nergens overschreden binnen de gehele gemeente. Volgens het rapport hoeven er dan ook geen lokale maatregelen te worden getroffen tot het verbeteren van de luchtkwaliteit.

## **geluidsaspecten**

Zoals eerder aangegeven betreft het hier een plan dat hoofdzakelijk gericht is op het beheren van de bestaande situatie. Bovendien bevinden zich in het plangebied geen belangrijke verkeersverbindingen met een maximumsnelheid hoger dan 30 km en ook geen bedrijven die veel geluid produceren. De dichtstbijzijnde 50 km weg is een stukje Strobosserweg dat grenst aan de zuidoostkant van de binnenstad. De afstand tussen deze weg en de dichtstbijzijnde woningen (aan het Zuiderbolwerk) bedraagt minstens 50 meter. Bovendien bevinden de woningen zich op het bolwerk en zijn daarmee aanzienlijk hoger gelegen dan de Strobosserweg. Van gevelbelasting hoger dan 48 dB is dan ook geen sprake.

De bedrijventerreinen aan de rand van de stad (Betterwird en, dichterbij de binnenstad, Hogedijken) zijn beide inwaarts gezoned. Dit houdt in dat bij de toegestane geluidsproductie van de bedrijvigheid rekening gehouden wordt met geluidsgevoelige functies in de omgeving. Op beide terreinen bevinden zich dan ook geen bedrijven die geluidsoverlast in het centrum met zich mee kunnen brengen.

## **bodemkwaliteit**

De gemeente Dongeradeel voert een actief bodembeleid. Het beleid wordt vorm gegeven binnen de kaders van landelijke wet- en regelgeving. Het landelijke bodembeleid is op dit moment in ontwikkeling en gaat zich richten op een bewuster en meer duurzaam gebruik van de bodem, waarbij de (gebruiks)waarde van de bodem behouden moet blijven. In het nieuwe Besluit bodemkwaliteit staat de gebruiker centraal. De gebruiker van de bodem heeft het recht de bodem te benutten maar ook de plicht zorgvuldig met de bodem om te gaan en met belangen van derden. Gebruikers van de bodem krijgen dus meer eigen verantwoordelijkheid.

De bodem van de gemeente Dongeradeel bestaat voor het grootste gedeelte uit klei- en zavelafzettingen. Deze zijn ontstaan doordat grote delen land oorspronkelijk op het water (Lauwerssee, Waddensee) zijn veroverd. Voor het rapport "Actief Bodembeheer in de gemeente Dongeradeel" is archiefonderzoek gedaan op een groot aantal locaties in de gemeente. Deze inventarisatie heeft geleid tot een overzicht van 490 verdachte locaties (voormalige tankstations, smederijen, oude zuivelfabrieken, drukkerijen, scheepswerfjes, enz.). De meeste van deze locaties bevinden zich in het centrum van Dokkum en in de verschillende dorpen.

De doelstellingen ten aanzien van het gemeentelijk bodembeleid zijn gericht op preventie, ofwel het voorkomen van het verontreinigd raken van een schone bodem of het niet verder verontreinigd raken (standstill-principe). Daarnaast is het beleid gericht op beheren, wat betekent dat bodemaspecten worden geïntegreerd in ruimtelijke planvorming op zodanige wijze dat stagnatie van stedelijke vernieuwing als gevolg van bodemvervuiling kan voorkomen. Daarnaast is een doelstelling het saneren van vervuilde grond. Hiertoe behoort niet alleen sanering maar ook het beheersbaar maken van alle gevallen van ernstige verontreiniging.

Bij het opstellen van bestemmingsplannen dient de gemeente te onderzoeken of door de bodemgesteldheid bepaalde functies / bestemmingen al dan niet kunnen worden toegekend. De functies / bestemmingen kunnen worden vastgelegd in voorschriften van het bestemmingsplan. Met behulp van bodemkwaliteitskaarten zijn al in een vroeg stadium essentiële gegevens van bodemkwaliteit bekend. In het kader van het Besluit bodemkwaliteit moeten deze kwaliteitskaarten worden vertaald naar bodemfunctiekaarten. Deze worden door de gemeente vastgesteld. Op grond van resultaten van bodemonderzoek toetst de gemeente of de bodem milieuhygiënisch geschikt is voor het bestemmingsplan of in het kader van een artikel 19-vrijstelling / zelfstandige projectprocedure.

Bij verkorte procedures voor bestemmingswijzigingen (artikel 19-procedures) worden bodemaspecten indirect meegenomen via de vaak parallel lopende bouwvergunningaanvragen. Bij de aanvraag om een bouwvergunning dient een bodemonderzoek te worden overlegd.

Het bestemmingsplan Binnenstêd is grotendeels conserverend van aard. Dat betekent dat voor nieuwe ontwikkelingen altijd een vrijstellings- / projectprocedure gevoerd moet worden. Op dat moment moeten bodemaspecten onderzocht worden. Hiervoor kan in eerste instantie een beroep



op het eerder genoemde rapport gedaan worden. Bij een bouwaanvraag dient de aanvrager altijd een bodemonderzoek te overleggen. Waar in de voorschriften van dit bestemmingsplan nieuwe bebouwing wordt toegestaan waarbij ook de bodem geroerd wordt, is in de betreffende wijzigingsbevoegdheid verzekerd dat bodemonderzoek plaatsvindt via aanvullende voorschriften omtrent bouwen en gebruik.

## **5.5 Molenbiotoop**

In de binnenstad bevinden zich twee windmolens; de Zeldenrust op het Baantjerbolwerk en De Hoop op het Zuiderbolwerk. Beide molens verkeren in goede staat en zijn in bedrijf. Windmolens hebben op grond van het recht op windvang een belangrijke positie in de ruimtelijke ordening. Deze niet in de wet vastgelegde, oude rechten zijn in de loop der jaren in jurisprudentie steeds weer erkend. Vaak ook met voorrang op bijvoorbeeld nieuwbouwprojecten. Wel wordt over het algemeen verschil gemaakt tussen stedelijke en landelijke situaties. In stedelijke gebieden wordt in jurisprudentie verstoring van de windvang vaker aanvaardbaar geacht. Hiermee wordt echter bij de invulling van de formules zoals die door de Vereniging de Hollandsche Molen is opgesteld al rekening gehouden. In deze formule wordt de relatie tussen de afstand van bebouwing tot een molen en de maximale toegestane hoogte afgeleid van de zogenaamde askophoogte van de molen en de stellinghoogte (indien aanwezig). Voor de molens in Dokkum houdt dit in dat tot een afstand van 181 meter van De Hoop en 245 meter van de Zeldenrust bebouwing (en beplanting) in beginsel niet hoger mag zijn dan de stellinghoogte (respectievelijk 7,4 en 8,8 meter). Op grotere afstand van de molen mag de hoogte dan per 100 meter meer afstand met 2 meter toenemen. Dus op 281 meter van de Hoop mag de hoogte 9,4 bedragen en op 345 meter van de Zeldenrust mag de hoogte 10,80 bedragen.

Bovengenoemde afstanden en hoogtes worden over het algemeen redelijk hard gehanteerd in jurisprudentie over het recht op windvang. Wel kan in stedelijk gebied wellicht sneller een algemeen maatschappelijk belang worden aangetoond op grond waarvan afgeweken kan worden op het recht op windvang. Specifiek voor Dokkum geldt dat ook rekening gehouden mag worden met het feit dat de molens zich op de Bolwerken bevinden, waarop het maaiveld aanzienlijk hoger ligt dan het omliggende stedelijke gebied (zowel binnen als buiten de bolwerken).

In het bestemmingsplan is een molenbiotoop op de kaart en als dubbelbestemming opgenomen voor beide molens, waarbinnen beperkingen gelden ten aanzien van de maximaal toegestane bouwhoogte. Voor het bepalen van de relatie tussen afstand en maximale bouwhoogte zal rekening worden gehouden met de formule en het feit dat de molens gebouwd zijn op hoger gelegen gronden.

De molenbiotopen zullen vooral buiten de bolwerken hun invloed doen gelden en in beperkte mate in de binnenstad.

# 6. Planbeschrijving

## 6.1 Algemeen

### keuze planvorm

Het vigerende bestemmingsplan uit 1973 is zeer gedetailleerd van aard. Niet alleen qua bebouwing, maar ook voor wat betreft het vastleggen van functies. De regeling die de aanwijzing tot beschermd stadsgezicht beoogt te vertalen in een bestemmingsplanregeling is zeer gedetailleerd. Dit blijkt in de praktijk tot lastig te beoordelen situaties te leiden. Bij de start van de actualisering is dan ook afgesproken te streven naar een sterke vereenvoudiging van het nieuw op te stellen bestemmingsplan.

Er is gekozen voor een zo helder mogelijke systematiek met zoveel mogelijk duidelijkheid en flexibiliteit. Daarbij is zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de Digitale Leest (NIROV) en het rapport “Standaard vergelijkbare bestemmingsplannen”, beide geschreven in opdracht van het ministerie van VROM. Een belangrijke afwijking is de wijze waarop bouwhoogtes zijn geregeld. In het kader van het beschermd stadsgezicht is er voor gekozen om de maatvoering van de bebouwing in de planvoorschriften te bepalen op de bestaande maten en hiervan vrijstelling toe te staan na afweging van de belangen van het beschermd stadsgezicht. Dit in tegenstelling tot de systematiek van de Digitale Leest en Vergelijkbare Bestemmingsplannen, waarin maten door middel van aanduidingen op de plankaart worden vastgelegd.

De gekozen systematiek leidt tot een hoofdropzet, waarbij er twee belangrijke hoofdbestemmingen in het plangebied voorkomen. De bestemmingen Centrumgebied en Wonen beslaan het grootste deel van het plangebied. Binnen de bestemming Centrumgebied worden veel verschillende, met een centrumgebied samenhangende, functies toegestaan. Voor bepaalde functies geldt overigens wel dat die binnen deze bestemming alleen met nadere aanduiding toegestaan zijn (dit geldt met name voor horeca). Daarnaast kent deze bestemming de nodige uitwisselingsmogelijkheden tussen de verschillende functies.

voorkanten ■■■  
bijzondere gebouwen ■■■  
bouwblokken ■■■

9. bouwblokkenstructuur



Naast deze twee genoemde bestemmingen is ook een aanzienlijk deel van het plangebied bestemd tot “maatschappelijk”, waarbij met name de concentratie van functies op het gebied van openbaar bestuur rond de Koningstraat opvalt. Daarnaast bevinden zich verspreid in de binnenstad, maar buiten het centrumgebied, individuele horeca-, dienstverlenende en detailhandelsfuncties.

## 6.2 Beschermd stadsgezicht

Artikel 36 van de Monumentenwet schrijft voor dat een aanwijzing tot beschermd stadsgezicht vertaald moet worden in een bestemmingsplan. In de Inleiding is aangegeven dat het vigerende bestemmingsplan een zeer gedetailleerde regeling kent. Dit geldt ook voor de wijze waarop het beschermde stadsgezicht is vertaald in dat plan. Met dit nieuwe plan wordt getracht de vertaling van de aanwijzing in het bestemmingsplan terug te brengen tot de essentie van de aanwijzing.

In paragraaf 3.3. is deze essentie van de aanwijzing weergegeven. Sommige aspecten van deze essentie zijn niet goed te vertalen in het bestemmingsplan en horen thuis in de Welstandsnota. Dit geldt bijvoorbeeld voor de gesignaleerde verschillen in “rijkdom” van de architectuur in samenhang met de eveneens gesignaleerde hiërarchie van de straten in de binnenstad van Dokkum. Andere aspecten zijn wel te regelen in het bestemmingsplan, maar vragen wel een zeer gedetailleerde benadering die, zoals eerder aangegeven, ongewenst wordt geacht. Dit leidt tot een systematiek waarbij de bestaande situatie voor wat betreft situering en maatvoering van bebouwing bij recht worden bevroren. In de voorschriften is geregeld dat bij recht niet mag worden afgeweken van bestaande maten voor breedte en hoogte van bebouwing.

Voor nieuwe ontwikkelingen wordt vervolgens een afwegingskader gecreëerd dat wordt gebruikt bij het verlenen van vrijstelling ten behoeve van nieuwe ontwikkelingen en als toetsingskader bij het eventueel stellen van nadere eisen. Naast de tekst in paragraaf 3.3.2 dienen ook de hieronder opgenomen beschrijvingen en bijbehorende afbeeldingen als het afwegings- en toetsingskader waarnaar in de voorschriften wordt verwezen.

### hiërarchie stratenpatroon

Een van de belangrijkste kenmerken van de stad is de historisch bepaalde hiërarchie van de straten in de binnenstad (vergelijk ook kaart 8). In de bebouwing uit deze hiërarchie zich in de mate van voornaamheid, rijkdom in ornamentering en grootte van gebouwen aan de belangrijkste ruimten. Het Grootdiep, Het Kleindiep, De Zijl en de voorstraten. In de achterstraten en stegen kenmerkt de bebouwing zich door eenvoud. Bij nieuwe ontwikkelingen dient de uitstraling te passen in de hiërarchie van de straat en het straatbeeld ter plaatse. Bij hoekpanden wordt voor de voorgevel in principe de straat gekozen met de hoogste hiërarchie, bij gelijkwaardigheid de historische oriëntatie. Een belangrijk deel van het handhaven van deze hiërarchie hoort, zoals uit bovenstaande beschrijving blijkt, thuis bij de welstandstoets van concrete bouwplannen. In stedenbouwkundig opzicht is de hiërarchie vooral zichtbaar in de breedte van de straat en de inrichting van de openbare ruimte. De breedte van de straten wordt in het bestemmingsplan afdoende vastgelegd door de harde bouwgrenzen / voorgevelrooilijnen.

### rooilijnen

Op kaart 9 zijn bouwblokken aangegeven die hoofdzakelijk overeenkomen met de op de bestemmingsplankkaart aangegeven bouwblokken. In de voorschriften wordt geregeld dat de gebouwen met hun voorzijde in de

naar de weg gekeerde bouwgrenzen gebouwd moeten zijn. Deze situering van de bebouwing is hoofdzakelijk historisch bepaald. Waar een bouwblok/bouwperceel aan meerdere straten grenst, bepaalt de hiërarchie van de straten aan welke straat de voorkant van gebouwen gesitueerd moet zijn. Bij veranderingen in de binnenstad moet worden afgewogen of het realiseren van een voorkant aan een steeg of achterstraat past in het straatbeeld dan wel in de ontwikkelingsrichting van het gebied. In straten die in de hiërarchie als voorstraat worden aangemerkt zijn achter- of zijkanten van bebouwing ongewenst. Bij ontwikkelingen wordt hiervoor in beginsel geen toestemming gegeven. Verder zijn op een aantal locaties achterkantsituaties als blijvend karakteristiek te kenschetsen. Dit geldt met name voor het Oosterbolwerk en het Baantjerbolwerk. Bij de afweging van bouwplannen en de daarvoor benodigde vrijstelling van het bestemmingsplan wordt situering van een voorkant op deze locaties niet toegestaan.

Over het algemeen moet de voorkant van een bouwblok in essentie een gesloten gevelwand met raam- en deuropeningen betreffen. Hoofdbouwen staan overwegend in de historisch gegroeide rooilijn. In de binnenstad van Dokkum geeft de historisch gegroeide rooilijn een gesloten gevelbeeld. Doordat de gevels in de rooilijn staan en direct aan de straat grenzen is er geen ruimte voor balkons, uitspringend of inspringend, galerijen, terugliggende portieken en bijvoorbeeld inspringende etalages of uitstekende luifels. Dit betreft echter een welstandsaspect dat niet in het bestemmingsplan, maar in de Welstandsnota thuishoort.

### **parcellering**

De historische parcellering is waardevol en een belangrijke reden om de binnenstad van Dokkum aan te wijzen als beschermd stadsgezicht. Bij nieuwe ontwikkelingen dient de historische parcellering dan ook in richting en maatvoering gehandhaafd te worden. Meer nog dan de richting zijn de maatverschillen tussen kavels onderling karakteristiek. Als handhaving van deze maatvoering niet mogelijk is bij nieuwe ontwikkelingen, dan moet de historische parcellering in ieder geval vertaald worden in het gevelbeeld.

### **verkavelingsrichting**

De verkavelingsrichting is meestal haaks op de straten. Dit is slechts op een enkele plek structureel anders, zoals aan de oostzijde van de Aalsumerpoort. Ook deze historisch bepaalde verkavelingsrichtingen moeten zoveel mogelijk behouden blijven. Dit vloeit overigens al automatisch voort uit het streven om de parcellering zoveel mogelijk in stand te houden.




### **hoogte/breedte verhouding**

In het verlengde van de parcellering en de verkavelingsrichting zijn ook de hoogte-breedte verhoudingen van de panden karakteristiek te noemen. Net als de voorkomende verschillen in hoogte en breedte tussen panden binnen een straat. Zowel de bestaande verhoudingen tussen hoogte en breedte, als de verschillen in hoogte en breedte zijn het uitgangspunt bij het beoordelen van nieuwe ontwikkelingen. Hiervan kan alleen worden afgeweken wanneer in gemeentelijk ruimtelijk beleid (bijvoorbeeld met betrekking tot de ontwikkelingsgebieden in de binnenstad) hiervoor ruimtelijke randvoorwaarden zijn opgesteld. Ook incidentele veranderingen zijn mogelijk mits getoetst aan passendheid in het straatbeeld.

### **kaprichtingen**

De overheersende kapvormen zijn schilddaken en topgevels. De bestaande diversiteit maakt deze kapvormen in principe uitwisselbaar. De gewenste toepassing is echter wel afhankelijk van het bestaande straatbeeld. Wel van belang is dat de kaprichting in beginsel overeenkomt met de verkavelingsrichting, dat wil zeggen dwars op de weg. Zoals uit kaart 10 blijkt is dit meestal het geval in de bestaande situatie, een enkele uitzondering daargelaten. Bij nieuwe projecten dient in beginsel een kaprichting te worden gekozen die overeenkomt met de bestaande verkaveling.

Op sommige locaties zijn doorgaande langskappen aanwezig. Bij nieuwe ontwikkelingen op zulke locaties moet worden afgewogen of een parcellering in de kappenstructuur in de nieuwe situatie niet toch wenselijk is.

dwarskappen   
langskappen   
mix van dwars- en langskappen   
10. kappenstructuur



De stedenbouwkundige waarde van bebouwing moet vooral worden gevonden in de kenmerkende hoogte- en breedteverschillen. Deze laatste zijn samen met de stedenbouwkundige structuur van de gehele binnenstad de belangrijkste dragers van de historische waarde van de binnenstad die tot aanwijzing als beschermd stadsgezicht heeft geleid. Dit houdt in dat de bestaande parcellering en differentiatie uitgangspunt moeten zijn bij de beoordeling van bouwaanvragen.

### **open ruimte**

Naast de bebouwing is ook de structuur van de open ruimte een belangrijk element van de historische waarde van Dokkum. Voor zover het gaat om openbaar gebied is de gemeente zelf veelal eigenaar. Het instandhouden van deze ruimten wordt voor een belangrijk deel verzekerd door de gekozen bestemming en het niet opnemen van bouwvlakken voor deze gebieden. Daarnaast bevinden zich op sommige percelen nog significante open erven. Het wordt wenselijk geacht de beperkte open ruimte die er is te handhaven. Deze plekken zijn in het plan dan ook aangeduid als “open erf”. Dit geldt overigens niet voor de Markt, waarop in het kader van toekomstige ontwikkelingen mogelijk bebouwing wordt opgericht. Overigens heeft de Rijksdienst voor de Monumentenzorg hiertegen geen bezwaren. Ook in de aanwijzing tot beschermd stadsgezicht uit 1971 wordt al gesignaleerd dat de uitstraling van de markt verbetering behoeft en dat enige bebouwing daarbij geen bezwaar hoeft te zijn.

## **6.3 Sloopvergunning in het beschermd stadsgezicht**

Bij sloop zijn in het beschermd stadsgezicht van Dokkum twee sloopvergunningen vereist. De “technische” sloopvergunning op grond van de bouwverordening (art. 8.1.1 Bouwverordening) en een sloopvergunning op grond van de Monumentenwet (art. 37 Monw). De eerste vergunning regelt vooral technische zaken als de veiligheid tijdens het slopen, het



gescheiden houden van afvalstoffen en de bescherming van nabijgelegen gebouwen. Voor het verlenen van een sloopvergunning op grond van de Monumentenwet kunnen eisen worden gesteld die betrekking hebben op het in stand houden van het beschermde stadsgezicht. Hiervoor dient een zorgvuldige afweging gemaakt te worden waarbij onder andere de monumentencommissie van Hûs en Hiem geraadpleegd wordt. Bij de beoordeling van een aanvraag voor sloop zullen de structuurkenmerken als bedoeld in art. 3.3.2 van deze toelichting als toetsingskader dienen.

De Wet op de stads- en dorpsvernieuwing (art. 37 lid 3 Monumentenwet juncto. art. 21 en 22 Wet op de stads- en dorpsvernieuwing) biedt het college van burgemeester en wethouders de mogelijkheid (geen verplichting!) om een beslissing op een sloopvergunning (ingevolge de Monumentenwet) aan te houden indien voor een in plaats van het te slopen bouwwerk op te richten bouwwerk nog geen bouwvergunning is aangevraagd of wel is aangevraagd, doch op deze aanvraag nog niet is beslist. Deze bepaling (art. 22 lid 2 WSDV) zorgt ervoor dat een sloopvergunning voor een pand welke is gelegen in het beschermde stadsgezicht kan worden aangehouden totdat een nieuwe bouwvergunning is verleend.

De sloopvergunning mag worden geweigerd indien bouwvergunning kan worden verleend voor een in plaats van het te slopen bouwwerk op te richten bouwwerk, doch deze vergunning nog niet is aangevraagd. (art. 21 WSDV).

Artikel 8.1.4 van de Bouwverordening regelt wettelijk dat een sloopvergunning moet worden aangehouden indien nog niet is beslist op een vergunning die is vereist op grond van de Monumentenwet.

Op deze manier kan een beslissing op een sloopvergunning worden aangehouden totdat duidelijk is wat de nieuwe invulling van het te slopen perceel is. Zodoende hoeven percelen in de binnenstad niet onnodig lang braak te liggen omdat wel een sloopvergunning is verleend maar nog geen bouwvergunning.

Op deze manier kan bescherming van het beschermde stadsgezicht gewaarborgd worden bij sloop. Om die reden wordt geen aanvullend aanlegvergunningstelsel voor te slopen bebouwing toegevoegd aan het bestemmingsplan.

## **6.4 Artikelgewijze toelichting**

In het volgende onderdeel wordt per bestemming nader ingegaan op bijzonderheden voor zover dit verhelderend kan werken ten opzichte van de tekst van de afzonderlijke bepalingen.

### **artikel 1 en 2**

#### **Begripsbepalingen/wijze van meten**

In deze bepalingen worden begrippen verklaard en wordt ingegaan op de wijze waarop hoogtes en dergelijke gemeten worden. Dergelijke bepalingen worden in een bestemmingsplan opgenomen om misverstanden over de betekenis van sommige begrippen te voorkomen. Conform de Digitale Leest zijn de begripsbepalingen in alfabetische volgorde opgenomen.

### **artikel 3**

#### **Centrumgebied**

Deze bestemming is in het plan opgenomen om binnen het kernwinkelgebied van de binnenstad van Dokkum de nodige flexibiliteit te bieden. Voor de gronden die zich binnen deze bestemming bevinden geldt dat er een

uitwisseling tussen de verschillende functies mogelijk is. Om ongewenste (eenzijdige) ontwikkeling van het centrum te voorkomen zijn wel de nodige sturingsmechanismen opgenomen in de regeling. Weliswaar hebben de gronden alle één bestemming, door middel van aanduidingen wordt wel de concrete functie van een gebouw bepaald. Vervolgens is door middel van een binnenplanse vrijstelling van de bestemming een ander, binnen de bestemming vallend, gebruik mogelijk. Dit maakt uitwisseling mogelijk tussen de verschillende functies.

De bebouwingsbepalingen zijn zo opgesteld als hiervoor in 6.2. aangegeven. De bestaande situatie wordt met dit bestemmingsplan bevroren. Om nieuwe ontwikkelingen niet onmogelijk te maken is een binnenplanse vrijstellingsregeling opgenomen. Voordat vrijstelling kan worden verleend wordt aan de hand van toetsingscriteria nagegaan of dit verantwoord is. De belangrijkste criteria hangen samen met de aanwijzing van het gebied tot beschermd stadsgezicht. Randvoorwaarde voor vrijstelling is onder meer dat het beschermd stadsgezicht daardoor niet mag worden aangetaast. Hiervoor wordt getoetst aan de structuurkenmerken en bebouwingsbepalingen zoals die zijn verwoord in 3.3. en 6.2.

Eveneens ter bescherming van de cultuurhistorische waarde van het beschermde stadsgezicht is in elke bestemming een aanlegvergunningstelsel opgenomen dat aantasting van andere onderdelen dan gebouwen beschermt. Voordat bestratingen etc. gewijzigd kunnen worden moet een aanlegvergunning worden aangevraagd en verkregen. Hiervoor wordt eveneens getoetst aan de structuurkenmerken en bebouwingsbepalingen zoals ze zijn verwoord in 3.3. en 6.2.

## **artikelen 4, 5, 7, 8 en 9**

### **Detailhandel, dienstverlening, horeca, maatschappelijk en ontspanning en vermaak**

Deze bestemmingen zijn toegekend aan de respectievelijke functies voor zover deze buiten het kernwinkelgebied voorkomen. Aangezien deze functies zich buiten het kernwinkelgebied bevinden en het gemeentelijk beleid gericht is op versterking van dit kernwinkelgebied, is de regeling voor deze bestemmingen minder flexibel. Door middel van wijziging van de bestemming is alleen een verandering in een woonbestemming mogelijk. Wijziging van de bestemming op deze percelen van de ene in de andere commerciële of dienstverlenende functie is in beginsel onwenselijk.

De bestemming ontspanning en vermaak is geïntroduceerd voor de in het plangebied aanwezige bioscoop. Dit conform de eerdergenoemde publicatie "Standaard vergelijkbare bestemmingsplannen" van het ministerie van VROM.

Verder geldt hetzelfde als voor de bestemming centrumgebied. De gronden zijn mede bestemd voor instandhouding van het beschermd stadsgezicht. De bebouwingsbepalingen en het aanlegvergunningstelsel zijn hiertoe op dezelfde wijze opgebouwd als beschreven voor de bestemming centrumgebied.

## **artikel 12**

### **Wonen**

Een aanzienlijk deel van de binnenstad van Dokkum heeft voornamelijk een woonfunctie. Ten behoeve van dit deel van de stad is de bestemming wonen opgenomen. Evenals voor de bestemming Centrumgebied geldt ook voor deze bestemming dat naast de functie de bestemming ook met name ziet op het in het bestemmingsplan vertalen van de waarden die de aanwijzing tot beschermd stadsgezicht beoogt te beschermen.

De bebouwingsbepalingen, vrijstellingsmogelijkheden en de bepalingen over aanlegvergunningen komen overeen met de regeling in de bestemming Centrumgebied en behoeven dan ook geen nadere toelichting.

#### **artikel 6, 10 en 11**

##### **Groen, verkeer en verblijf en water**

Deze bestemmingen regelen de in het plangebied voorkomende openbare ruimte in de vorm van wegen, paden, groenvoorzieningen (inclusief molen) en het in het plangebied aanwezige water. In aanvulling op de traditionele bestemming voor dergelijke functies geldt ook hier dat de gronden mede bestemd zijn voor instandhouding en mogelijke versterking van het beschermd stadsgezicht. Daartoe is in deze bestemmingen hetzelfde aanlegvergunningstelsel opgenomen dat onderdeel uitmaakt van de overige bestemmingen.

#### **artikel 13 t/m 15**

##### **Aanvullende bestemmingsbepalingen**

Deze drie artikelen betreffen overkoepelende bepalingen die als dubbelbestemming gelden voor de betreffende gronden. De eerste heeft betrekking op de bescherming van archeologische waarden (buiten het beschermde archeologisch rijksmonument c.q. het terrein van de Markt). Deze bescherming wordt met name afgedwongen door het in de bestemming opgenomen bouwregime en stelsel van aanlegvergunningen.

Artikel 14 heeft betrekking op het sluizencomplex met aangrenzende gronden. Deze zijn voorzien van een dubbelbestemming waterstaatsdoeleinden, die het belang van deze gronden primair verklaart ten opzichte van de onderliggende bestemming. In overleg met het waterschap kan vrijstelling worden verleend voor het toevoegen van bouwwerken die niet ten dienste staan van waterstaatsdoeleinden.

De dubbelbestemming Molenbiotoop voorkomt dat windvang en daarmee samenhangende werking van beide molens wordt beperkt. Tevens wordt daarmee het aanzicht van de molens beschermd. Beperkingen gelden echter niet voor nu bestaande bouwhoogtes.

#### **artikel 16 t/m 19**

##### **Overige bepalingen**

Deze gelden voor het gehele plangebied en betreffen de anti-dubbelbepaling, de uitsluiting aanvullende werking van de bouwverordening en overgangsbepalingen.

Artikel 18 bevat een algemene vrijstellingsregeling zoals deze in veel bestemmingsplannen voorkomt. Deze regeling ziet op de mogelijkheid om vrijstelling te verlenen voor situaties die vanwege bijvoorbeeld meetverschillen niet binnen de kaders van het bestemmingsplan passen. In afwijking van wat gebruikelijk is, is hier wel nadrukkelijk een randvoorwaarde opgenomen voor het verlenen van dergelijke vrijstellingen. Deze voorwaarde is opgenomen als onderdeel van de vertaling van het beschermd stadsgezicht in het bestemmingsplan.

# 7. Procedure

**inspraak** Het voorontwerpbestemmingsplan heeft ter inzage gelegen voor bewoners en gebruikers van percelen in de binnenstad (zie hoofdstuk 7.2). Het ontwerpbestemmingsplan doorloopt de wettelijke procedure in het kader van de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

## 7.1 Artikel 10 B.r.o.-overleg

**overleg** In het kader van het overleg ex artikel 10 van het Besluit op de ruimtelijke ordening is het voorontwerpbestemmingsplan toegezonden aan diverse overleginstanties

**De Commissie van Overleg** heeft naar aanleiding van het art. 10 B.r.o.-overleg de volgende opmerkingen geplaatst bij het ontwerpbestemmingsplan. Bij de gemaakte opmerking is tevens de reactie van de gemeente gegeven (cursief).

categorie 2, discussiepunten

### **Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten**

Het plangebied valt samen met het beschermd stadsgezicht Dokkum. In alle bestemmingsomschrijvingen is daartoe de bescherming van het aangewezen stadsgezicht mede als doelstelling opgenomen. Ten onrechte is in de tekst van deze omschrijving de formulering “cultuurhistorische waarden zoals die beschermd worden door de aanwijzing” opgenomen. Omdat de bescherming niet door de aanwijzing, maar juist door middel van het bestemmingsplan wordt geëffectueerd, dient dit te worden geformuleerd als de waarden bedoeld bij (of omschreven bij) de aanwijzing als beschermd stadsgezicht.

*De voorschriften zijn aangepast naar aanleiding van deze opmerkingen.*

In de nadere eisen-constructie zouden de toe te passen (bouw)materialen toegevoegd kunnen worden, terwijl bovendien nadere eisen gesteld moeten kunnen worden ter bescherming van het aangewezen stadsgezicht.

*Beide opmerkingen zijn toegevoegd aan de nadere eisen-constructie voor elk voorschrift.*

Bij de afweging van de vrijstellingsbepalingen ontbreekt dat de vrijstelling niet mag leiden tot een onevenredige aantasting van het beschermd stadsgezicht.

*De voorschriften zijn hierop aangepast.*

Ten behoeve van de bescherming van mogelijke archeologische waarden is een aanduiding op de plankaart opgenomen, met daaraan gekoppeld een regeling in de voorschriften. Deze heeft alleen betrekking op het terrein van de Markt, dat als archeologisch rijksmonument is beschermd door middel van een vergunningplicht op grond van de Monumentenwet 1988. Voor het overige moet het gehele plangebied echter worden aangemerkt als een terrein van hoge archeologische waarde, waarvoor bij ingrepen van enige omvang (aanlegvergunning, sloopvergunning en bouwvergunning) nadere voorwaarden gesteld moeten kunnen worden. Uitbrei-

ding van de planvoorschriften in deze zin is derhalve gewenst, zonodig in overleg met de provinciaal archeoloog.

*De voorwaarden als bedoeld ter bescherming van aanwezige archeologische waarden zijn opgenomen in een aparte dubbelbestemming. Voorts is de plankaart in overeenstemming gebracht met de voorschriften voor wat betreft de bescherming van archeologische waarden.*

Op de plankaart ontbreekt een bestemming voor de molen Zeldenrust. Tevens is geen aandacht geschonken aan de molenbiotoop voor beide molens op de bolwerken.

*De molen Zeldenrust is voorzien van een bestemming groen. De molenbiotoop is genoemd in de toelichting en uitgewerkt in de voorschriften en op de plankaart.*

### **Overig**

Een aantal verwijzingen in de voorschriften zijn, vermoedelijk per abuis, verkeerd opgenomen.

*De verwijzingen binnen de voorschriften zijn aangepast en corresponderen met de bedoelde artikelen.*

## categorie 3 (kwaliteitspunten)

### **Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten**

De (voet)brug over de Driepypstergracht zou bij voorkeur met een aanduiding binnen de bestemming Water, overeenkomstig vergelijkbare bruggen (Kleindiep) moeten worden aangegeven. Voor de binnentuin aan de zuidzijde van de NH kerk (Kerkstraat) is een groenbestemming meer op zijn plaats dan de bestemming Verkeer en verblijf. De aanduiding voor rijksmonumenten ontbreekt op de kaart.

*De plankaart is –voorzover wenselijk- conform bovengenoemde opmerkingen aangepast. In verband met de leesbaarheid van de kaart zijn rijksmonumenten echter niet als aanduiding toegevoegd.*

Het verdient overweging om voor de onbebouwde gebieden die in de toekomst in aanmerking komen voor een structurele verbetering (Markt, Strobossersteeg – Schermesweide) een binnenplanse wijzigingsbevoegdheid op te nemen.

*Er is nog onvoldoende duidelijk over toekomstige ontwikkelingen in beide gebieden. Besloten is daarom geen wijzigingsbevoegdheid op te nemen. Eventuele ontwikkelingen zullen via een vrijstellings-, of projectprocedure of via een bestemmingsplanwijziging moeten worden gerealiseerd.*

De nadere interpretatie van de beschermingswaardige karakteristiek van het beschermd stadsgezicht neemt een belangrijke plaats in bij de hantering van dit bestemmingsplan. Wellicht ten overvloede kan worden gewezen op de mogelijkheid om de Rijksdienst voor Archeologie, Cultuurlandschap en Monumenten te benaderen voor advisering op dit aspect.

*In vooroverleg heeft de Rijksdienst een vertaling gemaakt van het aanwijzingsbesluit voor Dokkum. In een opsomming zijn de belangrijkste punten opgenomen die als karakteristieke kenmerken genoemd kunnen worden. In de voorschriften wordt, als het gaat om bescherming van de waarden*



*bedoeld bij de aanwijzing tot beschermd stadsgezicht, verwezen naar deze punten. Tevens is door RACM een cultuurhistorische verkenning gemaakt voor de stad Dokkum. Dit rapport is als bijlage bij het bestemmingsplan gevoegd. Bij grootschalige buitenplanse ontwikkelingen zal RACM altijd om advies gevraagd worden.*

## **Algemeen**

Volgens de Commissie van Overleg wordt onvoldoende duidelijk gemaakt welke ontwikkelingen worden mogelijk gemaakt met het plan. De Commissie verzoekt u e.e.a. op een rijtje te zetten.

*Voorop gesteld moet worden dat het bestemmingsplan een plan is met een conserverend karakter. De bestaande situatie in de binnenstad wordt vastgelegd. In beginsel is er weinig ruimte voor nieuwe ontwikkelingen. Via binnenplanse vrijstellingsmogelijkheid zijn er ruime mogelijkheden voor functiewisselingen.*

*In de toelichting wordt een aantal verandergebieden aangewezen. Het beleid, conform de Binnenstadsvisie, is erop gericht om een kader te schetsen voor toekomstige ontwikkelingen. Planvorming is echter nog niet in het stadium om in voorschriften en plankaart hier op alle punten al rekening mee te kunnen houden. Voor de zogenaamde verandergebieden betekent dit dan ook dat de huidige situatie is verwerkt. Het is de bedoeling dat het bestemmingsplan in ieder geval na verloop van drie jaren wordt geactualiseerd. Ook tussentijds zijn veranderingen mogelijk.*

*In de binnenstad wordt er naar gestreefd een aantrekkelijk woonklimaat te realiseren voor een mix van verschillende doelgroepen. Dit beleid krijgt vorm buiten het bestemmingsplan. Het woonplan geeft antwoord op de vraag hoe en voor wie er woningen gerealiseerd zouden moeten worden. Het bestemmingsplan regelt geen onderscheid voor verschillende doelgroepen. Er is ruimte voor appartementen, eengezinswoningen en kamerverhuur. Door wonen boven winkels mogelijk te maken wordt gestimuleerd dat ook een winkelstraat aantrekkelijk blijft en dat er met name 's nachts geen "dode" straten ontstaan.*

*In de toelichting wordt gesproken over aanloopgebieden en het kernwinkelgebied. Op de plankaart wordt hier geen onderscheid in gemaakt. Aanloopgebieden zijn gebieden met meer dynamiek waar functies gemakkelijk kunnen wisselen. Het kernwinkelgebied is hoofdzakelijk bedoeld voor detailhandel en horeca. In een beleidsregel die naast het bestemmingsplan wordt opgesteld wordt het kader neergelegd waaraan binnenplanse functiewijzigingen zullen worden getoetst. Hieruit zal blijken welke ontwikkelingen met betrekking tot functiewijzigingen mogelijk gemaakt worden met het bestemmingsplan.*

## **water**

Ook in gevallen dat het gaat om een in hoofdzaak conserverend plan, zoals hier, acht de Commissie het van belang dat u contact opneemt met het Wetterskip Fryslân. Het is niet uit te sluiten dat met kleine slimme veranderingen, verbetering in de waterhuishouding plaats kunnen worden waar zowel u als het waterschap belang bij hebben. Mocht dit niet mogelijk blijken dan kunt u dit in de waterparagraaf weergeven.

*Het Wetterskip Fryslân is in het kader van het art.10 Bro overleg om advies gevraagd. De opmerkingen zijn verwerkt in de toelichting. Bij grote*

*zelfstandige projecten wordt een watertoets aan het Wetterskip voorgelgd.*

### **bodem**

U heeft een soort bodemkwaliteitskaart gemaakt van de gehele gemeente en dus ook van Dokkum. De Commissie verzoekt u in de toelichting een adequate passage aan deze problematiek te wijden en de voorschriften waar nodig aan te passen.

*In de toelichting is een paragraaf gewijd aan bodemaspecten. De voorschriften behoeven geen aanpassing.*

### **Vaarwegenverordening Friesland**

De Vaarwegenverordening Friesland is van toepassing op de zuidelijke vaarverbinding. De beheersgrens is 15 meter, de bebouwingsvrije zone is 10 m. Werken en werkzaamheden binnen deze zones zijn ontheffingsplichtig.

*In de toelichting is aandacht geschonken aan deze verordening.*

### **Verkeer**

In de toelichting wordt verwezen naar de verkeersstructuurkaart.

*Besloten is om deze verwijzing te schrappen.*

Voor wat betreft de verkeersproblematiek zou u de problematiek kunnen benaderen vanuit de Shared Space-denkwijze.

*De gemeente neemt de opmerking ter harte. In de toelichting zijn enkele woorden gewijd aan deze denkwijze.*

### **Overig**

Enkele afbeeldingen (kapsymbolenkaart, bouwblokkenkaart) worden wel genoemd in de toelichting, maar ontbreken echter.

*Beide afbeeldingen zijn op de betreffende plaats ingevoegd.*

Op de plankaart is de aanduiding van open erf getekend over de molen Zeldenrust.

*Deze fout is in het plan hersteld. De molen zelf is uitgezonderd van de aanduiding.*

De Commissie merkt op dat de inventarisatie van functies aan de Oostersingel niet adequaat is gebeurd.

*De definitieve plankaart is naar aanleiding van deze opmerking aangepast. De bestaande functies ten tijde van de terinzage legging zijn op de plankaart weergegeven.*

## 7.2 Vooroverleg inwoners Dongeradeel

Voorafgaand aan de formele procedures is het voorontwerp bestemmingsplan ter inzage gelegd voor de inwoners en ondernemers van de binnenstad. Een ieder heeft gedurende deze termijn zijn of haar perceel kunnen bekijken met de bedoeling dit te controleren op eventuele fouten.

Middels de krant, internet en aandacht op de lokale radio is de bevolking erop attent gemaakt dat het voorontwerp ter inzage ligt. Een aantal inwoners en ondernemers heeft gebruik gemaakt van de mogelijkheid om het ontwerpplan te bekijken. Er is naar aanleiding hiervan een aantal reacties binnengekomen. Per brief is aangegeven op welke manier de opmerking is verwerkt in het bestemmingsplan.

Tijdens een informatieavond is aan Club'65, de vereniging van ondernemers uit Dokkum, voorlichting gegeven over de werking van het bestemmingsplan. Een aantal ondernemers is hierbij aanwezig geweest. De belangrijkste opmerking van Club'65 betrof de supermarktproblematiek. De opmerking betrof het wegbestemmen van de aanwezige supermarkten in de Dockumer Sluis. In het voorontwerp werden mogelijkheden voor supermarkten geschrapt. Een supermarkt heeft een dermate verkeersaantrekkende werking dat een aparte bestemming of aanduiding noodzakelijk geacht werd. Gezien het feit dat de twee nog aanwezige supermarkten in de binnenstad verhuizen naar buiten de binnenstad, ligt wegbestemming daarom in de rede. De binnenstad leent zich niet voor een grootschalige foodbestemming (supermarkt). De verkeersaantrekkende werking en het parkeerprobleem zijn nauwelijks op te lossen in de binnenstad.

In het ontwerpbestemmingsplan wordt een supermarkt niet uitgesloten onder de detailhandelsbestemming. Hierdoor wordt het mogelijk gemaakt dat binnen de detailhandels- en centrumgebiedbestemming een *klein-schalige supermarkt* gevestigd kan worden. Een zogenaamde stadssupermarkt of versmarkt is wellicht een aanvulling op het detailhandelsbestand. Daarnaast ligt het niet in de lijn der verwachting dat een grootschalige supermarkt zich nog in de binnenstad zal vestigen. Gezien het ontbreken van voldoende parkeergelegenheid en een minder goede bereikbaarheid zullen supermarkten zich liever buiten de binnenstad vestigen. In het bestemmingsplan wordt om die reden geen aparte regeling opgenomen voor supermarkten.

Het voorontwerp is aan de Adviesraad Binnenstad en de Wijkraad Binnen de Poorten ter beoordeling op fouten voorgelegd.

Vervolgens is het ontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd gedurende de wettelijke termijnen. Reacties naar aanleiding van de ter inzage legging worden beoordeeld bij de vaststelling van het bestemmingsplan.

