

RAPPORT

Parkeer- en verkeerscirculatieprogramma Binnenstad Dokkum

Uitgangspuntendocument

Klant: Gemeente Noardeast-Fryslân

Referentie: BJ4488-MI-RP-240216-0925

Status: Definitief/1.1

Datum: 5 maart 2024



HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Euvelgunnerweg 25A
9723 CV Groningen
Netherlands
Mobility & Infrastructure

+31 88 348 53 00 **T**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Parkeer- en verkeerscirculatieprogramma Binnenstad Dokkum

Sub titel: Uitgangspuntendocument
Referentie: BJ4488-MI-RP-240216-0925
Uw kenmerk: -
Status: Definitief/1.1
Datum: 5 maart 2024
Projectnaam: Parkeer- en verkeerscirculatieprogramma Dokkum
Projectnummer: BJ4488
Auteur(s):

Opgesteld door:

Gecontroleerd door:

Datum: 28 februari 2024

Goedgekeurd door:

Datum: 28 februari 2024

Classificatie

Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden veelelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding en doel	1
1.2	Leeswijzer	1
2	Proces en aanpak	2
2.1	Proces Parkeer- en Verkeerscirculatieprogramma	2
2.2	Aanpak uitgangspuntendocument	2
3	Kaders voor parkeren en verkeerscirculatie	5
4	Huidige en toekomstige parkeer- en verkeerssituatie	7
4.1	Parkeersituatie	7
4.2	Verkeerssituatie	9
5	De uitgangspunten op een rij	10
5.1	Uitgangspunten parkeerprogramma	10
5.2	Uitgangspunten verkeerscirculatieprogramma	14

Bijlagen

Bijlage 1 Kaders Parkeer- en Verkeerscirculatieprogramma

Bijlage 2 Analyse huidige parkeersituatie

Bijlage 3 Analyse toekomstige parkeersituatie

Bijlage 4 Analyse huidige verkeerssituatie

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

De binnenstad van Dokkum is een plek van en voor iedereen. De vitaliteit, aantrekkelijkheid en bereikbaarheid van de binnenstad staan onder druk en de ruimte in de binnenstad is beperkt. Daarom wordt ingezet op een toekomstbestendige, vitale, bereikbare en gastvrije binnenstad.

Dit vraagt om een kritische blik op de positie en het belang van “de auto” in de binnenstad en de samenhang met de andere functies in de binnenstad. Vanuit die kritische blik worden maatregelen genomen om de dominantie van de auto in de binnenstad te verminderen en de binnenstad tegelijkertijd aantrekkelijk te houden voor bewoners, bezoekers en ondernemers.

Hiervoor wordt een nieuw parkeer- en verkeerscirculatieprogramma voor de binnenstad van Dokkum opgesteld. Dit uitgangspuntendocument is hiervoor een belangrijke bouwsteen.

In dit uitgangspuntendocument leest u welke uitgangspunten worden gehanteerd voor het later op te stellen parkeer- en verkeerscirculatieprogramma. Insteek is daarbij het behouden en versterken van een gastvrije en bereikbare binnenstad. Hiervoor wordt eerst ingegaan op de onderzoeken die zijn uitgevoerd om inzicht te krijgen in de knelpunten rondom parkeren en verkeer in de binnenstad; nu en in de toekomst. Hierna komen de voorgestelde uitgangspunten uitgebreid aan bod.

Het uitgangspuntendocument is samen met een interne en externe begeleidingsgroep opgesteld. Mede hierdoor bevat het document breed gedragen uitgangspunten die de gastvrijheid en toegankelijkheid van de binnenstad vergroten, nu en in de toekomst.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is beschreven welke stappen zijn gevolgd om tot dit uitgangspuntendocument te komen. In hoofdstuk 3 zijn de kaders waar rekening mee is gehouden toegelicht. In hoofdstuk 4 is de huidige parkeer- en verkeerssituatie beschreven. Hoofdstuk 5 bevat de voorgestelde uitgangspunten voor het parkeer- en verkeerscirculatieprogramma dat in de volgende fase wordt opgesteld.

2 Proces en aanpak

2.1 Proces Parkeer- en Verkeerscirculatieprogramma

Het opstellen van het parkeer- en verkeerscirculatieprogramma voor de binnenstad van Dokkum wordt in twee stappen gedaan. In de eerste stap wordt een uitgangspuntendocument opgesteld, in de tweede stap wordt het plan zelf opgesteld.

In het uitgangspuntendocument worden de keuzes/uitgangspunten benoemd voor het op te stellen beleidsplan. Het uitgangspuntendocument wordt ter besluitvorming voorgelegd aan het college. De besluitvorming is nodig zodat de uitgangspunten voor het parkeer- en verkeerscirculatieprogramma vastliggen. Na de besluitvorming volgt de tweede stap van onze aanpak; het opstellen van het uiteindelijke beleidsplan.

Het uiteindelijke parkeer- en verkeerscirculatieprogramma bevat een uitgebalanceerd pakket aan maatregelen. De maatregelen hangen nauw met elkaar samen. Voorkomen moet worden dat slechts één of enkele maatregelen worden uitgevoerd. Dan verdwijnt de balans tussen de maatregelen en leidt het beleidsplan niet tot de gewenste effecten voor de parkeer- en verkeerssituatie.

2.2 Aanpak uitgangspuntendocument

Voor het opstellen van het uitgangspuntendocument zijn de volgende processtappen doorlopen:

- 1 Participatie;
- 2 Verkrijgen inzicht in huidige parkeersituatie;
- 3 Verkrijgen inzicht in toekomstige parkeersituatie;
- 4 Verkrijgen inzicht in huidige verkeerssituatie.

Participatie

Bij het opstellen van het uitgangspuntendocument “parkeer- en verkeerscirculatieprogramma binnenstad Dokkum” is nauw samenwerkt met een interne en externe begeleidingsgroep. De interne begeleidingsgroep bestond uit een vertegenwoordiging van relevante disciplines zoals economie en ruimtelijke ordening. De externe begeleidingsgroep werd gevormd door de “Werkgroep Binnenstad” (zowel de werkgroep zelf als een brede vertegenwoordiging van de partijen in de werkgroep).

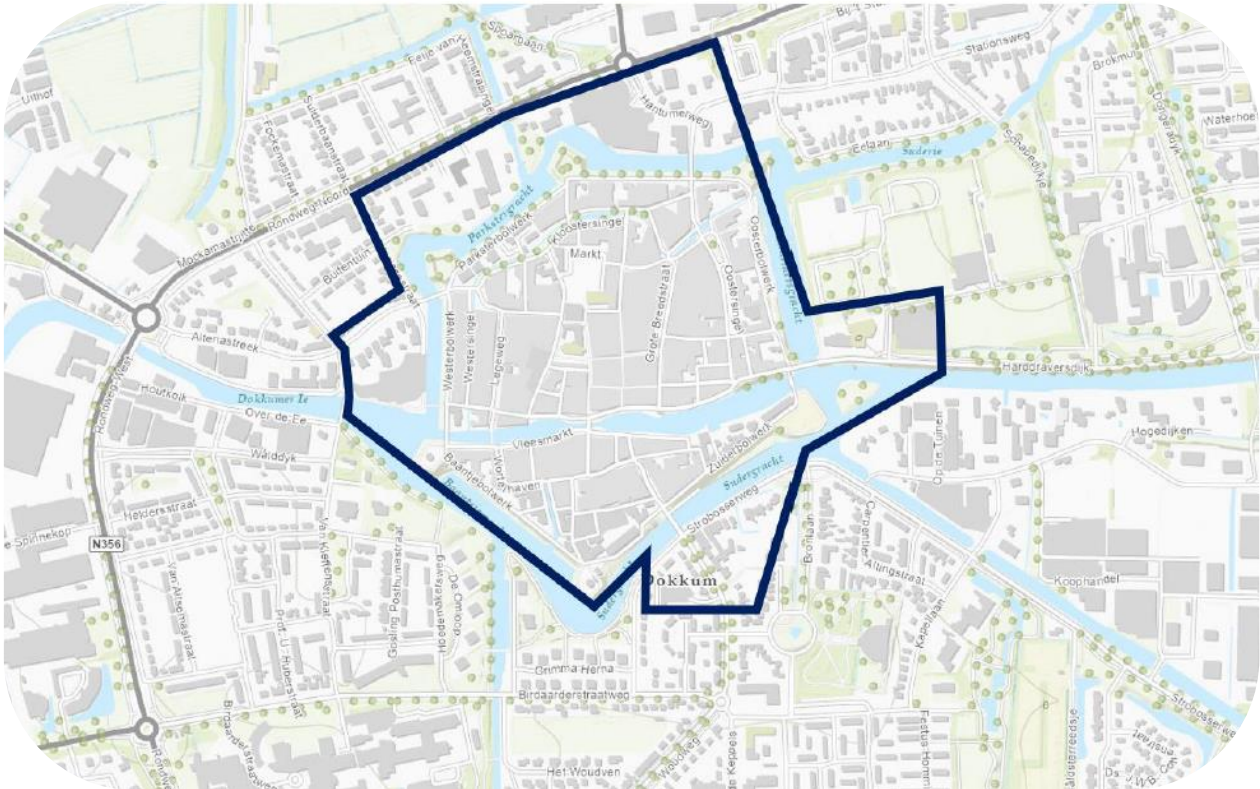
Beide begeleidingsgroepen hebben een belangrijke adviesrol bij het opstellen van de uitgangspunten gehad. Tijdens de diverse overleggen hebben deelnemers hun kennis over parkeren en verkeer in de binnenstad en de raakvlakken met andere ontwikkelingen in en rond de binnenstad ingebracht. Bij het opstellen van het uitgangspunt zijn de diverse kansen en kwesties besproken en afgewogen.

De uitgangspunten worden gedragen door beide begeleidingsgroepen. Dit in de wetenschap dat de uitgangspunten invloed gaan hebben op het huidige parkeergedrag van en de verkeerssituatie voor bewoners, werknemers en bezoekers én dat niet iedereen daar blij mee zal zijn. De uitgangspunten dragen gezamenlijk bij aan de doelstelling voor een gastvrije, aantrekkelijke, bereikbare en toekomstbestendige binnenstad.

Verkrijgen inzicht in huidige parkeersituatie

In 2022 is door de gemeente een parkeeronderzoek uitgevoerd. Dit parkeeronderzoek geeft inzicht in hoe de huidige parkeercapaciteit in en rond de binnenstad van Dokkum op dit moment wordt benut.

Het parkeeronderzoek is uitgevoerd voor het onderzoeksgebied uit figuur 1.



Figuur 1 Onderzoeksgebied parkeeronderzoek binnenstad Dokkum

Er is onderzoek uitgevoerd naar:

- De actuele parkeercapaciteit in het onderzoeksgebied;
- De parkeerdruk (verhouding tussen de totale parkeercapaciteit en het aantal bezette parkeerplaatsen) op twee verschillende momenten: een donderdag tussen 14:00 en 15:00 uur en een zaterdag tussen 15:00 en 16:00 uur. Op basis van eerdere parkeeronderzoeken in de binnenstad van Dokkum bleken dit de maatgevende momenten te zijn.

De resultaten zijn gebruikt om inzicht te geven in de huidige parkeerbalans (de verhouding tussen de vraag naar en het aanbod aan parkeerplaatsen) in het onderzoeksgebied.

Naast het uitvoeren van een parkeeronderzoek, is ook inzicht verkregen in de opbrengsten van het huidige parkeerbeleid (betaald parkeren, vergunningen en ontheffingen). Dit zodat eventuele consequenties van maatregelen in het uiteindelijke beleidsplan op de “opbrengsten” van het parkeerbeleid ook inzichtelijk worden gemaakt.

Verkrijgen inzicht in toekomstige parkeersituatie 2035

Op basis van de uitkomsten uit het parkeeronderzoek is onderzoek gedaan naar de toekomstige parkeersituatie. Hierbij zijn de gevolgen van verschillende ontwikkelingen op de parkeerbehoefte en -capaciteit in beeld gebracht. Het doel hiervan is om inzicht te krijgen in de toekomstige parkeerbehoefte.

Hiervoor zijn aan de parkeerbalans voor de huidige situatie ontwikkelingen toegevoegd. Het gaat dan om verwachte ruimtelijke (her)ontwikkelingen in de binnenstad, de toekomstige groei van de gemeente Noardeast-Fryslân en daarmee de extra parkeerbehoefte en toekomstige wijzigingen in het aanbod of beleid ten aanzien van parkeren in het onderzoeksgebied.

Op basis hiervan is bepaald in hoeverre de bestaande parkeervoorzieningen in het centrum van Dokkum kunnen voorzien in de verwachte toekomstige (verwachte) parkeerbehoefte in 2035.

Verkrijgen inzicht in huidige verkeerssituatie

Naast het in beeld brengen van de huidige en toekomstige parkeersituatie, is ook de huidige verkeerssituatie in beeld gebracht. Hiervoor is gebruik gemaakt van:

- Recente verkeerstellingen in en op de toegang tot de binnenstad;
- Data over herkomsten en bestemmingen van het verkeer van, naar en door de binnenstad.

Hiervoor is gebruik gemaakt van data van TomTom.

3 Kaders voor parkeren en verkeerscirculatie

Beleidsdocumenten en visies

Bij het bepalen van de uitgangspunten voor het parkeer- en verkeerscirculatieprogramma is aansluiting gezocht bij de (beleids)kaders zoals die eerder door de gemeente zijn (vast)gesteld in:

- De (Ontwerp) Omgevingsvisie Noardeast-Fryslân;
- Binnenstadsvisie (2016);
- Coalitieakkoord Noardeast-Fryslân 2022-2026;
- Mobiliteitsvisie Regio Noordoost Fryslân.

In bijlage 1 is voor elk van deze documenten een toelichting op de, voor parkeren en verkeerscirculatie, relevante kaders gegeven.

Werkgroep Binnenstad – Visie Binnenstad Dokkum

In 2023 is door de Werkgroep Binnenstad een Visie Binnenstad Dokkum opgesteld. Deze visie is ook als kader gebruikt voor het parkeer- en verkeerscirculatieprogramma. In het visiedocument zijn de volgende, relevante, kansen en wensen benoemd:

- Verkeer en parkeren hebben belangrijk een effect op de beeldkwaliteit van de binnenstad van Dokkum;
- Als er voldoende randparkeerplaatsen zijn gerealiseerd, kan de toegang tot de binnenstad voor autoverkeer gedifferentieerd, bijvoorbeeld 's middags en in het weekend, worden beperkt. Voorwaarde daarvoor is dat er een adequate afsluiting is en dat er wordt gehandhaafd;
- Voldoende randparkeerplaatsen maken het ook mogelijk om het parkeren in de binnenstad te beperken om zo een bijdrage te leveren aan het verfraaien van het stadsbeeld van Dokkum;
- Het instellen van een parkeerzone voor de gehele binnenstad zou het aantal verkeersborden drastisch kunnen terugbrengen;
- De invoering van een "shared space"-inrichting in de binnenstad draagt ook sterk bij aan vermindering van de bebording;
- Voldoende en kwalitatief hoogwaardige parkeervoorzieningen voor elektrische fietsen zijn een must.
- Om een prettig klimaat in de binnenstad te behouden in de toekomst zouden meer bomen in de binnenstad geplaatst moeten worden;
- Terugbrengen van de originele indeling van de straat in het straatbeeld en versterken beleefroute van de bolwerken door middel van accenten in de bestrating;
- Opwaarderen looproutes vanaf de randparkeerplaatsen.

Projecten en ontwikkelingen

Naast de beleidsdocumenten en visies is zijn ook diverse projecten en ontwikkelingen gaande in en rond de binnenstad. Deze projecten hebben invloed op of een relatie met parkeren en verkeer in de binnenstad. Het gaat om onder andere de volgende projecten en ontwikkelingen:

- Masterplan Waterfront Dokkum;
- Herontwikkeling Harldraverspark;
- Herinrichting Noordelijke Stadsentree.

In bijlage 1 is een beknopte toelichting op deze projecten en ontwikkelingen en de relatie met het parkeer- en verkeerscirculatieprogramma gegeven.

Samenhang kaders, projecten en ontwikkelingen met parkeren en verkeer in de binnenstad

Uit de kaders, projecten, ontwikkelingen én het participatietraject komt naar voren dat kritisch mag worden gekeken naar de positie van “de auto” in de binnenstad. Het gaat daarbij om zowel het parkeren van de auto als de aanwezigheid van de auto in de binnenstad. De auto heeft op veel plekken een dominante positie en een gevoelsmatige prioriteit. Dat terwijl de binnenstad veel meer functies heeft dan ruimte bieden voor de auto. Functies die wellicht prominenter in beeld (kunnen) komen op het moment dat de aanwezigheid van de auto in het straatbeeld wordt verminderd.

De auto helemaal uit de binnenstad dringen is echter een utopie. Daarvoor is het belang van de toegang tot de binnenstad voor de auto te groot gezien het economisch functioneren van de binnenstad. Het behouden van toegang (en doorgang) tot de binnenstad voor de auto vraagt om een balans tussen maatregelen die enerzijds de binnenstad minder aantrekkelijk maken voor de auto, maar anderzijds de toegang niet onmogelijk maken.

Gezien de andere (en nog komende) ontwikkelingen in en rond de binnenstad is het wel tijd om belangrijke keuzes te maken voor parkeren en verkeer in de binnenstad. Deze ontwikkelingen bieden ook de ruimte om maatregelen voor parkeren en verkeer te bezien in een breder perspectief. Aanpassingen in de parkeer- en verkeerssituatie worden niet enkel gedaan vanuit “verkeer”, maar leveren een bijdrage aan (of zijn zelfs onderdeel van) andere ambities voor de binnenstad. Bijvoorbeeld door ruimte te creëren voor meer groen, ruimte bieden aan de andere functies van de binnenstad (wonen, bezoeken, winkelen, recreëren), de cultuurhistorische belevingswaarde van de stadskern en de beeldkwaliteit in de binnenstad.

Met deze informatie in het achterhoofd zijn de uitgangspunten voor het nieuwe parkeer- en verkeerscirculatieprogramma bepaald.

4 Huidige en toekomstige parkeer- en verkeerssituatie

4.1 Parkeersituatie

In de bijlagen 2 en 3 is een uitgebreide toelichting gegeven op de uitgevoerde onderzoeken voor inzicht in de huidige en toekomst parkeersituatie.

Huidige parkeercapaciteit en bezetting

In en rond het centrum van Dokkum zijn 1.055 openbare parkeerplaatsen aanwezig. Dokkum kent vier grote openbare parkeerterreinen aan de randen van de stad: De Helling, Harddraverspark, Lutjebleek en 't Panwurk. Met 683 parkeerplaatsen voorzien deze parkeerterreinen in ongeveer 65% van de totale parkeercapaciteit van het centrum. Het resterend deel van de openbare parkeerplaatsen ligt verspreid in het centrum.

In 2022 is in het centrum van Dokkum een parkeeronderzoek uitgevoerd. Het doel van dit onderzoek was om het huidige gebruik van de parkeervoorzieningen in beeld te brengen. Ook is onderzocht of de huidige parkeervoorzieningen nog voldoende zijn om te voorzien in de parkeerbehoefte in 2035.

In het onderzoek is de bezetting van de openbare parkeerplaatsen op een (reguliere) donderdag en een (reguliere) zaterdag gemeten. Het aantal bezette parkeerplaatsen is vervolgens vergeleken met het aantal beschikbare openbare parkeerplaatsen. Dit wordt de "parkeerdruk" genoemd. Verkeerskundig is een gemiddelde parkeerdruk van $\leq 80\%$ wenselijk. Bij deze parkeerdruk is er voldoende parkeercapaciteit beschikbaar. Een gemiddelde parkeerdruk van $\geq 80\%$ kan een indicatie zijn van een tekort aan parkeercapaciteit. Overdag ontstaat in dit geval te veel zoekverkeer en wordt de beschikbare parkeercapaciteit voor de parkeerder als vol ervaren.

De huidige parkeercapaciteit en bezetting op de randparkeerplaatsen en de parkeerlocaties in de binnenstad is weergegeven in tabel 1. Uit de tabel blijkt dat op een reguliere donderdag de parkeerdruk onder de grenswaarde van 80% is, maar op een zaterdag boven deze grenswaarde. Dit betekent dat in de huidige situatie op een reguliere zaterdag al sprake is van een capaciteitstekort. Dit sluit ook aan bij de signalen die vanuit het participatietraject zijn ontvangen. In het toeristisch hoogseizoen is al sprake van een tekort, dan is de parkeerbehoefte al groter dan de parkeercapaciteit. Dit leidt op een aantal parkeervoorzieningen al tot "foutparkeren".

Tabel 1 Overzicht huidige parkeerdruk binnenstad Dokkum (bron: parkeeronderzoek Dokkum 2022)

Parkeercapaciteit	Parkeerdruk donderdag huidige situatie	Parkeerdruk zaterdag huidige situatie	Parkeerdruk zaterdag toeristisch hoogseizoen huidige situatie
Totaal (1.055)	722 / 68%	896 / 85%	1.086 / 103%
P-terreinen (683)	496 / 73%	588 / 86%	727 / 106%
- De Helling (139)	131 / 94%	137 / 99%	156 / 112%
- 't Panwurk (291)	208 / 72%	256 / 88%	292 / 101%
- De Harddraver (165)	89 / 54%	121 / 73%	199 / 121%
- Lutjebleek (88)	67 / 76%	74 / 84%	80 / 91%
Overig (372)	226 / 61%	308 / 83%	359 / 97%

Verder valt op dat de Helling een structureel hoge bezetting kent en het Harddriverspark juist onderbezet blijft. Daarmee wordt de parkeerdruk niet evenredig verdeeld over de beschikbare voorzieningen.

Uit het parkeeronderzoek blijkt ook dat in de binnenstad parkeerterrein De Markt structureel overbezet is (niet weergegeven in tabel 1). Hier parkeren meer voertuigen dan dat er beschikbare plekken zijn. Op zaterdag zijn ook andere parkeervoorzieningen (Oostersingel en Acht Zaligheden) en de parkeerplaatsen langs enkele straten (Hogepol, Kleine Oosterstraat, Diepswal, Keppelstraat en Vleesmarkt) hoog bezet.

Toekomstige parkeerbezetting

Op basis van alle bekende (ruimtelijke) ontwikkelingen in de binnenstad is de verwachte, toekomstige parkeerdruk voor de binnenstad Dokkum in 2035 berekend. Hierbij is rekening gehouden met de autonome groei van de vraag naar parkeerplaatsen en de groeiende behoefte aan parkeerplaatsen door de bouw van meer woningen in de binnenstad en uitbreiding van het gemeentehuis, recreatie, economie en evenementen. Ook is rekening gehouden met een uitbreiding van de parkeercapaciteit op 't Panwurk en het Harddriverspark.

In tabel 2 is de toekomstige parkeervraag/-druk in 2035 weergegeven.

Tabel 2 Overzicht verwachte parkeerdruk in 2035 in het centrum van Dokkum (bron: parkeeronderzoek Dokkum 2022)

Parkeercapaciteit	Parkeerdruk donderdag 2035 hoog toekomstscenario	Parkeerdruk zaterdag 2035 hoog toekomstscenario	Parkeerdruk zaterdag toeristisch hoogseizoen hoog toekomstscenario
Totaal (1.145)	869 / 76%	1.030 / 90%	1.363 / 119%
P-terreinen (773)	643 / 83%	722 / 93%	965 / 125%
- De Helling (139)	193 / 139%	168 / 121%	201 / 145%
- 't Panwurk (341)	242 / 71%	296 / 87%	359 / 106%
- De Harddraver (205)	110 / 54%	146 / 71%	283 / 138%
- Lutjebleek (88)	99 / 112%	112 / 127%	122 / 139%
Overig parkeren (372)	226 / 61%	308 / 83%	398 / 107%

Bovenstaande tabel laat zien dat, ten opzichte van de huidige situatie, de parkeerdruk in 2035 toeneemt. In 2035 is de parkeercapaciteit in het centrum van Dokkum onvoldoende om te voorzien in het verwachte parkeeraanbod op de maatgevende momenten.

Samenvatting

De totale parkeercapaciteit in het centrum van Dokkum is (net) voldoende voor de huidige parkeerbehoefte op reguliere dagen. Op zaterdag is de parkeerdruk hoog. In het toeristisch hoogseizoen is de parkeercapaciteit in het centrum onvoldoende voor de huidige parkeerbehoefte.

Met de verwachte (ruimtelijke) ontwikkelingen in de binnenstad van Dokkum (en het toenemende aantal toeristen) neemt de parkeerdruk richting 2035 toe. Hierdoor ontstaan op meerde locaties knelpunten met de parkeerdruk. Gevolg hiervan is (meer) zoekverkeer en geparkeerde auto's in de omliggende wijken. Daarnaast zullen bezoekers die met de auto komen het centrum als minder tot slecht bereikbaar ervaren.

Om te (blijven) voorzien in voldoende parkeergelegenheid is uitbreiding van de parkeercapaciteit nodig, specifiek op de randparkeerplaatsen. Door uitbreiding van de parkeercapaciteit kunnen parkeerders snel(ler) een parkeerplaats vinden, ontstaat minder of geen overlast door zoekverkeer en kan invulling worden gegeven aan de ambitie om het autoverkeer in de binnenstad te beperken. Deze ambitie kan overigens leiden tot een kleiner parkeerareaal in de binnenstad van Dokkum, wat de parkeerdruk verder doet toenemen. Om dit te voorkomen dienen op te heffen parkeerplaatsen elders gecompenseerd te worden.

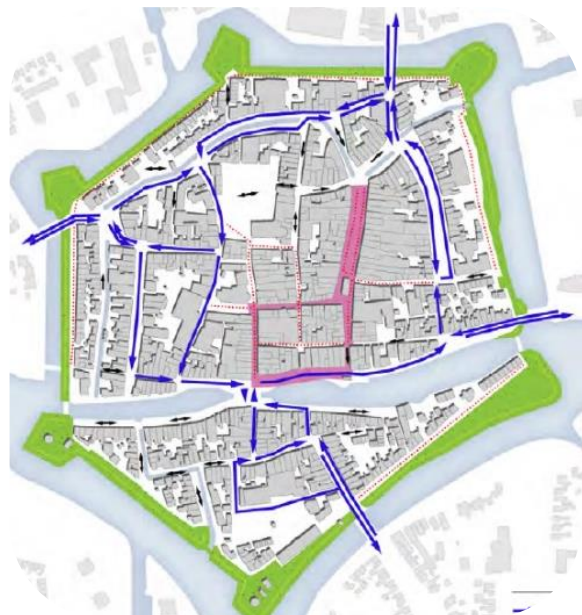
4.2 Verkeerssituatie

In bijlage 4 is een toelichting gegeven op de data en informatie voor de huidige verkeerssituatie.

Verkeersrouting

In figuur 2 is de huidige verkeersrouting in de binnenstad van Dokkum weergegeven (op groter formaat opgenomen in bijlage 4). De verkeersrouting is erop gericht om het kernwinkelgebied zo autovrij mogelijk te maken. In de huidige situatie is daarom alleen bestemmingsverkeer toegestaan in het kernwinkelgebied.

Op de overige wegen geldt één- of tweerichtingenverkeer. Hiermee is in de huidige situatie sprake van een grote mate van doorgang door de binnenstad. De binnenstad is toegankelijk vanuit alle toegangspoorten en vanuit elke poort kan de binnenstad via dezelfde, of één of twee andere poorten worden verlaten. Via de toegangspoorten zijn ook de parkeervoorzieningen in de binnenstad bereikbaar.



Figuur 2 Huidige verkeersrouting binnenstad Dokkum

Verkeersintensiteiten en doorgaand verkeer

Uit verkeerstellingen blijkt dat per gemiddelde werkdag ongeveer 8.500 motorvoertuigen de binnenstad via de verschillende toegangspoorten in- en uitrijden. Een groot deel van dit verkeer heeft een herkomst of bestemming in de binnenstad. 30 tot 40% van het verkeer in de binnenstad betreft echter doorgaand verkeer. Dit is verkeer zonder een directe herkomst of bestemming in binnenstad. Dit is verkeer dat dus niet in de binnenstad hoeft te zijn, maar de binnenstad wel gebruikt om een bestemming daarbuiten te bereiken.

Dit is onder meer het gevolg van de aanwezigheid van de Dokkumer Ie en het Dokkumer Grutdijp. Deze watergang vormt een natuurlijke barrière voor de stad Dokkum. Voor verkeersbewegingen (gemotoriseerd verkeer) tussen de gebieden ten noorden en zuiden van deze watergang zijn vier oeververbindingen beschikbaar. Dit zijn de Rondweg-West, de Zijl, de Hogedijken en N361. Afhankelijk van de herkomst of bestemming biedt de oeververbinding via de Zijl (in de binnenstad) de meest directe verbinding in de huidige situatie.

5 De uitgangspunten op een rij

Het tot nu toe gevoerde beleid, de knelpunten, wensen en ontwikkelingen zijn er redenen én goede mogelijkheden om het parkeerbeleid in het centrum van Dokkum beter af te stemmen op de behoeften. In dit hoofdstuk zijn de uitgangspunten voor het nieuw op te stellen parkeer- en verkeerscirculatieprogramma toegelicht.

5.1 Uitgangspunten parkeerprogramma

Kenmerkend voor het parkeerprogramma is dat het niet alleen gaat om hoe kan worden voorzien in de vraag naar voldoende parkeerruimte. Het gaat ook om hoe de vraag naar (meer) parkeerruimte zich verhoudt tot de andere functies van de openbare ruimte in het centrum van Dokkum. Anders gezegd: het parkeerbeleid heeft ook verbanden met de wensen en ontwikkelingen voor verkeerscirculatie/bereikbaarheid, werkgelegenheid/economie, leefbaarheid, duurzaamheid, veiligheid en het binnenstadsbeleid.

Het parkeerprogramma vraagt daarmee om een integrale benadering en afweging van alle relevante aspecten. Bij het uitwerken van het parkeerprogramma worden de volgende uitgangspunten als leidend gezien.

UITGANGSPUNT: BINNENSTAD BLIJVEND BEREIKBAAR EN GASTVRIJ

Het parkeerprogramma is gericht op het goed bereikbaar houden van het centrum van Dokkum. Dit zodat de binnenstad bereikbaar en gastvrij blijft voor bezoekers die met de auto naar Dokkum komen. Van belang hiervoor is dat blijvend wordt voorzien in de werkelijk noodzakelijke parkeerbehoefte. Dit betekent dat wordt ingezet op een goede bereikbaarheid, goede alternatieven voor plekken waar parkeren wordt terug gedrongen en automobilisten adequaat informeren en de snelste weg wijzen naar een beschikbare parkeerplaats en hier helder over communiceren (waar nodig bijvoorbeeld ook in het Duits en Engels).

Op basis van dit uitgangspunt wordt in het parkeerprogramma ingezet op:

- Het realiseren van de noodzakelijke parkeercapaciteit voor de binnenstad

Het is belangrijk dat voldoende parkeercapaciteit is voor de parkeerbehoefte van de binnenstad. Als grenswaarde hiervoor wordt een parkeerdruk van 75% op een reguliere zaterdag in 2035 gehanteerd. Met deze grenswaarde wordt (onnodig) zoekverkeer zoveel mogelijk voorkomen. Concreet betekent dit dat, ten opzichte van het huidig aantal parkeerplaatsen, minimaal 319 extra parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Met deze uitbreiding neemt de parkeercapaciteit toe van 1.055 parkeerplaatsen (huidige situatie) naar minimaal 1.374 parkeerplaatsen (zie voor extra toelichting ook bijlage 2).

Dit betreffen extra parkeerplaatsen voor het parkeren van aan de binnenstad gerelateerde voertuigen (bewoners, bezoekers en werknemers). Voor andere en nieuwe ontwikkelingen die ook een beslag (willen) leggen op de voor de binnenstad bedoelde parkeercapaciteit geldt dat zij capaciteit toe moeten voegen.

De extra parkeercapaciteit wordt op de (parkeer)terreinen buiten de bolwerken gezocht. Dit door het creëren van extra parkeercapaciteit op de randparkeerplaatsen door:

- De parkeercapaciteit op het Harddriverspark te verdubbelen (+150 parkeerplaatsen);
- De parkeercapaciteit op De Helling te verdubbelen (+150 parkeerplaatsen);
- Toevoegen van parkeercapaciteit aan 't Panwurk (+50 parkeerplaatsen)

Het uitbreiden van de parkeercapaciteit op de Lutjebleek is ruimtelijk moeilijk inpasbaar en deze randparkeerplaats is relatief slecht bereikbaar voor de verschillende type parkeerders.

Daarnaast wordt voor het uitbreiden van de parkeercapaciteit voor de binnenstad gekeken naar het inzetten van andere (bestaande) parkeercapaciteit voor de binnenstad.

Dit zodat op korte en lange termijn capaciteitsuitbreiding mogelijk is. Dit omdat een capaciteitsuitbreiding op De Helling of 't Panwurk niet van vandaag op morgen is gerealiseerd. Uit het parkeeronderzoek blijkt echter dat ook nu al een capaciteitsuitbreiding nodig is. Daarom wordt een plan voor de lange en korte termijn gemaakt voor het voorzien in de noodzakelijke parkeercapaciteit.

De “noodzakelijke parkeercapaciteit” is overigens geen vaststaand gegeven. Gemeentelijk beleid op het gebied van ruimtelijke ordening, verkeer en openbaar vervoer kan de noodzakelijke parkeerbehoefte verminderen.

Ruimtelijke ontwikkelingen in en rond de binnenstad mogen daarbij ten koste gaan van het aanbod aan parkeerplaatsen op specifieke locaties, maar niet ten koste van de noodzakelijke parkeercapaciteit. Dit betekent dat een verlies aan parkeerplaatsen (elders) moet worden gecompenseerd zodat wordt voldaan aan de noodzakelijke parkeerbehoefte en een overschrijding van de grenswaarde van 75% wordt voorkomen.

- **Borgen van een goede bereikbaarheid parkeerterreinen**

Voor een goed functionerend parkeersysteem is en blijft de bereikbaarheid van de randparkeerplaatsen essentieel. Dit zijn de belangrijkste parkeerterreinen voor de binnenstad. Dit betekent dat de randparkeerplaatsen vanaf de parkeerring vlot en eenvoudig bereikbaar zijn en blijven.

Voor de parkeerterreinen binnen de bolwerken geldt ook dat deze bereikbaar blijven. De wens is echter dat zoveel mogelijk bezoekers van de binnenstad de auto buiten de bolwerken parkeren. Daarom wordt niet actief naar deze parkeerplaatsen verwezen.

- **Actief informeren van bezoekers over beschikbare parkeerplaatsen**

Het informeren en communiceren over de beschikbare parkeerplaatsen gebeurt op straat en online. Dit vraagt om goede informatievoorziening op de websites die bezoekers aan Dokkum gebruiken én een herkenbaar en duidelijk parkeerverwijssysteem op straat.

- **Aanbieden van aantrekkelijke en veilige looproutes naar de binnenstad**

Het aanbieden van voldoende parkeercapaciteit buiten de bolwerken in combinatie met aantrekkelijke en veilige looproutes is een belangrijk visitekaartje voor een bezoek aan Dokkum. De looproutes tussen de randparkeerplaatsen en de binnenstad moeten daarom aantrekkelijk en sociaal veilig zijn. Hier is een koppeling mogelijk met de ambities vanuit de binnenstadvisie om een “wow-effect” te laten ontstaan bij bezoekers. Daarom is een verbetering van de kwaliteit van de omgeving en de looproutes naar het kernwinkelgebied nodig. Daar waar dit conflicteert met parkeervoorzieningen en de verkeerscirculatie, wordt een integrale afweging gemaakt waarbij wordt gekeken naar het maatschappelijk effect. Dit kan betekenen dat een aanpassing in de parkeervoorzieningen of verkeerscirculatie nodig is omdat daar voldoende maatschappelijke opbrengsten tegenover staan.

Dit kan ook betekenen dat bepaalde maatregelen ten koste gaan van de opbrengsten van parkeren (via betaald parkeren, vergunningen en ontheffingen). Zolang daar voldoende maatschappelijke opbrengsten tegenover staan, is dat geen probleem.

- **Borgen bereikbaarheid voor fietsverkeer en openbaar vervoer**

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

Voor fietsverkeer wordt extra aandacht gevraagd voor investeringen in kwalitatief hoogwaardige fiets- en stallingsvoorzieningen. Deze zijn verderop in dit document verder uitgewerkt.

Daarnaast blijft de binnenstad (blijvend) goed ontsloten voor openbaar vervoer. Wel zijn investeringen nodig in de kwaliteit van de looproutes vanaf het busstation en de bushaltes langs de Rondweg-West naar de binnenstad.

UITGANGSPUNT: ER IS VOLDOENDE PARKEERRUIMTE, MAAR NIET ALTIJD VOOR DE DEUR

Met het realiseren van de noodzakelijke parkeercapaciteit is op lange en korte termijn voldoende parkeerruimte in en rond de binnenstad beschikbaar. Voor bewoners (en ook werknemers) betekent dit echter niet dat zij de auto altijd “voor de deur” kunnen parkeren. Een parkeerplaats op maximaal 500 meter van de woning wordt als acceptabel beschouwt (uiteraard met uitzondering van parkeerplaatsen voor invaliden). Voor bezoekers zijn (en blijven) de randparkeerplaatsen de belangrijkste parkeerbestemming.

Op basis van dit uitgangspunt wordt in het parkeerprogramma ingezet op:

- **Het werken met een doelgroepensysteem bij het toedelen van de beschikbare parkeercapaciteit**

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

In het parkeerprogramma wordt per parkeerterrein een hoofddoelgroep benoemd. Indien nodig wordt hierbij gekeken of het nodig is om maatregelen te treffen om het gebruik van het parkeerterrein door die doelgroep te stimuleren dan wel te forceren. Stimuleren kan door goede informatievoorziening, forceren door het instellen/aanpassen van parkeerregimes (betaald parkeren, blauwe zone) en het aanpassen van de huidige parkeerregulering (vergunningen en ontheffingen).

In lijn met het realiseren van de noodzakelijke parkeercapaciteit wordt voor dit doelgroepensysteem een strategie ontwikkelt voor de korte en lange termijn.

- **Evenwichtiger verdelen parkeerdruk**

Het doelgroepensysteem wordt ook ingezet om de parkeerdruk voor de binnenstad evenwichtiger te verdelen. Op dit moment ligt het zwaartepunt bij de Helling en op een aantal parkeerterreinen binnen de bolwerken. Door het evenwichtiger verdelen van de parkeerdruk ontstaat “lucht” op deze terreinen. Hierdoor kunnen deze beter worden ingezet voor de beoogde doelgroepen.

Het (met maatregelen) evenwichtiger verdelen van de parkeerdruk is ook nodig om iedereen, op een acceptabele loopafstand van de bestemming in/rond de binnenstad, een goed parkeeralternatief te bieden.

- Inzetten handhaving op de juiste plek

Handhaving op de parkeersituatie in de praktijk (parkeren op de juiste plek, betaald parkeren, vergunning/ontheffing) is en blijft een belangrijk middel om het gewenste parkeergedrag te bewerkstelligen. Het is hiervoor belangrijk dat handhaving op de juiste manier wordt ingezet én dat voldoende handhavingscapaciteit beschikbaar is.

UITGANGSPUNT: MEER RUIMTE VOOR “DE BINNENSTAD”

De “auto” neemt op dit moment in de binnenstad van Dokkum een dominante plek in. De gehele binnenstad is (gevoelsmatig) ingericht op het toegankelijk maken van alle wegen voor de auto. De “binnenstad” heeft echter veel meer functies dan alleen een verkeer- en parkeerfunctie. Daarom wordt ingezet op het ruimte creëren voor “de binnenstad”. Dit betekent dat de dominantie van parkeren en de aanwezigheid van de auto wordt teruggedrongen. De beschikbaarheid van een parkeerplek voor bewoners en bezoekers blijft belangrijk, maar de auto krijgt niet meer vanzelfsprekend het eerste recht op het gebruik van de openbare ruimte. Ook andere functies zijn belangrijk: verblijven, spelen, ontmoeten, groen, fietsparkeren, etc. Die functies krijgen meer ruimte. Hiermee wordt aangesloten op de ambities uit de binnenstadsvisie.

Dit kan ook betekenen dat (op termijn) straten een andere inrichting krijgen om een bijdrage te leveren aan het aantrekkelijker maken van de binnenstad. Dit kan ook in economisch opzicht positieve effecten genereren. Vergroening van de binnenstad draagt ook bij aan het opvangen van de gevolgen van klimaatverandering (hittestress).

Een inrichting van de straten passend bij de functie van die straat levert ook een bijdrage aan het creëren van het gewenste verkeers- en parkeergedrag. Met een juiste inrichting kan worden afgedwongen dat een automobilist zich ook daadwerkelijk “te gast” voelt in de binnenstad en zich daar ook naar gedraagt. Het is belangrijk dat keuzes in het parkeerprogramma voortvloeien uit een integrale afweging van alle belangen en functies. Een keuze voor minder parkeerplaatsen of het wijzigen van de verkeersstructuur kan “winst” betekenen voor andere belangen en functies.

Bij het uitwerken van maatregelen voor autoverkeer (bijvoorbeeld herinrichting van straten, afsluiting van straten) wordt aansluiting gezocht bij het Beeldkwaliteitsplan voor de binnenstad Dokkum. Dit zodat de maatregelen en bijdrage leveren (of juist niet conflicteren) met de gewenste beeldkwaliteit in de binnenstad. Zo kan het de voorkeur zijn om een afsluiting van een straat met een paal te doen in plaats van bebording.

Het Beeldkwaliteitsplan is nog in ontwikkeling. De verwachting is dat het plan in de loop van 2024 wordt gepubliceerd.

UITGANGSPUNT: MEER RUIMTE VOOR FIETSPARKEREN

Fietsen naar de binnenstad wordt (meer) gestimuleerd door de huidige stallingscapaciteit beter te benutten en het realiseren van extra (bewaakte) stallingsplaatsen. Het realiseren van extra stallingscapaciteit is daarbij volgend op de behoefte. Dit betekent dat pas extra stallingen worden gerealiseerd op het moment dat sprake is van een structureel tekort aan stallingscapaciteit.

Wel wordt onderzocht of in de huidige situatie voldoende stallingscapaciteit aanwezig is en waar uitbreiding mogelijk is. In eerste instantie wordt daarbij gekeken naar het kernwinkelgebied en de omliggende straten. Op dit moment worden de mogelijkheden voor een bewaakte fietsenstalling voor werknemers en bezoekers van de binnenstad door de gemeente onderzocht. Hierbij wordt een koppeling gemaakt met de verdere verbouw van het gemeentehuis. De uitkomsten uit dit onderzoek worden meegenomen binnen het parkeerprogramma.

Het verlagen van de parkeerdruk in de binnenstad biedt mogelijk ook ruimte om autoparkeerplaatsen te vervangen door fietsparkeerplaatsen. De komst van de (duurdere) elektrische fiets vraagt daarnaast om extra voorzieningen voor het veilig kunnen parkeren van de fiets en het kunnen opladen van de fiets op de bestemming.

5.2 Uitgangspunten verkeerscirculatieprogramma

De parkeersituatie in de binnenstad van Dokkum kan niet los worden gezien van de verkeerscirculatie naar en door de binnenstad. Door de vele verschillende functies en de aanwezigheid van parkeervoorzieningen in de binnenstad, blijft de toegang tot het gebied binnen de bolwerken belangrijk. Niet alleen voor de bewoners, maar ook voor de ondernemers en toeristische voorzieningen. Dat betekent echter niet dat de autobereikbaarheid op één moet staan in de binnenstad. Naast de autobereikbaarheid is ook de bereikbaarheid van de binnenstad voor fietsers belangrijk.

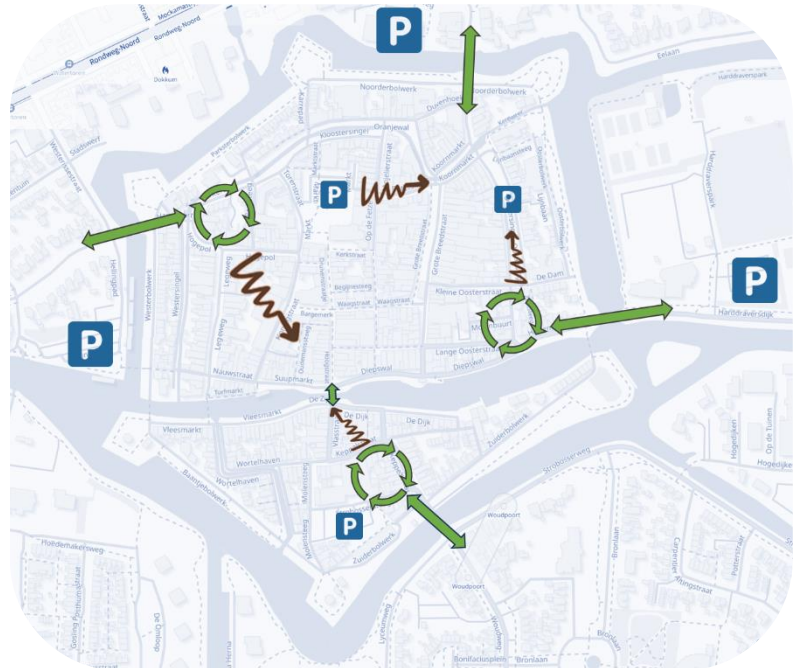
Voor het verkeerscirculatieprogramma zijn de volgende uitgangspunten bepaald.

UITGANGSPUNT: DOORGANG VOOR DE AUTO BLIJFT MOGELIJK, MAAR NIET DIRECT

Met de huidige verkeerscirculatie kan de auto op veel plekken in de binnenstad komen. Een deel van het autoverkeer rijdt daarbij ook door de binnenstad zonder daar daadwerkelijk een bestemming te hebben. Het terugdringen van de dominantie van de “auto” in de binnenstad vraagt ook om aanpassingen in de verkeerscirculatie.

Hierbij wordt de balans gezocht tussen het behouden van een doorgang voor de auto, maar het verminderen van de aantrekkelijkheid van de autoroutes door de binnenstad. Dit zodat degenen die met de auto in de binnenstad moeten zijn nog steeds op de plaats van bestemming kunnen komen, maar dat (onnodig) doorgaand verkeer door de binnenstad zoveel mogelijk wordt verminderd. Idealiter rijdt in de toekomstige situatie enkel nog autoverkeer dat een herkomst of bestemming heeft in de binnenstad door de binnenstad. Verkeer zonder een herkomst of bestemming in de binnenstad maakt gebruik van de overige ontsluitingswegen en de rondweg.

Hiervoor zijn aanpassingen in de verkeerscirculatie nodig. Bijvoorbeeld door kritisch te kijken naar de rijrichting in bepaalde straten en te beoordelen of de auto in elke straat moet kunnen komen. Specifiek wordt gekeken waar de doorgang moet worden behouden en waar de doorgang wordt belemmerd. Hiermee wordt een route via de binnenstad zo onaantrekkelijk mogelijk gemaakt. In figuur 3 is de beoogde verkeerscirculatie gevisualiseerd. In het verkeerscirculatieprogramma worden de benodigde maatregelen uitgewerkt.



Figuur 3 Weergave beoogde verkeerscirculatie

Bij het treffen van maatregelen wordt eerst gekeken of het gewenste effect via (het aanpassen van) bebording en handhaving wordt bereikt. Zo niet, dan volgen fysieke maatregelen om ongewenste verkeersbewegingen tegen te gaan. Maatregelen worden daarbij, waar mogelijk, gefaseerd uitgevoerd. Zo kan men geleidelijk aan de nieuwe situatie wennen. Na uitvoering van elke maatregel volgt, na een gewenningsperiode, een evaluatie met alle stakeholders om te bepalen of de maatregel(en) het gewenste effect hebben gehad. Indien nodig volgt hierop een aanpassing van de maatregel(en).

UITGANGSPUNT: AANBIEDEN HOOGWAARDIGE FIETSRoutes NAAR DE BINNENSTAD

De bereikbaarheid van de binnenstad voor fietsers is niet alleen van economisch belang, maar ook belangrijk voor een duurzame mobiliteitstransitie. Op het moment dat meer mensen de fiets gebruiken om de binnenstad te bereiken, leidt dit tot een afname van minder autoverkeer en een afname van de parkeerbehoefte.

Naast het aanbieden van voldoende en goede stallingsfaciliteiten, is het ook belangrijk om kwalitatief goede en veilige fietsroutes naar de binnenstad aan te bieden. Idealiter eindigen de fietsroutes bij de stallingsfaciliteiten. Daarom wordt in beeld gebracht welke fietsroutes naar (en in) de binnenstad aandacht behoeven. Binnen de bolwerken kan dit ook betekenen dat fietsers op enkele plekken meer rechten krijgen dan de auto. De fietsroutes sluiten daarbij aan op de bestaande recreatieve fietsnetwerken en het regionale/lokale fiets.

Bijlagen

Bijlage 1 Kaders Parkeer- en Verkeerscirculatieprogramma

(Ontwerp) Omgevingsvisie Noardeast-Fryslân (2024)

In de gemeentelijke (Ontwerp) Omgevingsvisie zijn voor de kernopgave “Levendige dorpen en stad waar het prettig wonen is” de volgende opgaven benoemd voor het goed en veilig bereikbaar houden van Noardeast-Fryslân:

- Stimuleren van het gebruik van de fiets door het aanbieden van aantrekkelijke, veilige en comfortabele fietsroutes;
- Het inrichten van bestaande fietspaden op hun functie en gebruik: verbreden en comfortabele verharding (asfalt of beton);
- Realiseren loopvriendelijke infrastructuur;
- Realiseren van meer oplaadpunten en laadpalen voor e-bike en elektrische auto.

Specifiek voor de regiostad Dokkum zijn, gerelateerd aan parkeren en verkeer in de binnenstad, de volgende opgaven benoemd:

- Gezonde en veilige leefomgeving
 - Inzetten op veilig wegennetwerk dat fietsen stimuleert en autogebruik lastiger maakt. Gericht wordt op goede, veilige en uitnodigende wandel- en fietsroutes in en om de stad. Ook wordt aandacht gevraagd voor het creëren van meer ruimte voor (bewaakte) fietsenstallingen in de binnenstad.
 - Stimuleren actieve vormen van vervoer zoals wandelen en fietsen.
 - Inzetten op verder autoluw maken van de binnenstad.
 - Werken aan goede aanlooproutes en goede bewegwijzering van en naar de randparkeerplaatsen, met speciale aandacht voor de route van en naar het Harddraverspark. Langparkeerders, zoals toeristen, worden naar het Harddraverspark geleid, een goede aanrijroute is daarbij van belang.
- Economisch gezond en toeristisch-recreatief aantrekkelijk
 - Streven naar voortdurend nog mooier maken van de binnenstad dan ze al is (“van een 7 naar een 9”). Specifiek gaat het dan om de (hoge) belevingswaarde van de grachten, singels, bolwerken, bruggen, historische groenstructuren en bomen, stoepen en kades.
 - Ruimte bieden aan verdere toeristische ontwikkeling, in en om de stad Dokkum (= meer bezoekers). Eventuele knelpunten en/of overlast die hierdoor ontstaat (bijvoorbeeld voor parkeren) wordt aangepakt om te voorkomen dat het toenemend aantal toeristen tot een negatief effect op de binnenstad leidt.
 - Opwaarderen van het parkeerterrein Harddraverspark naar een parkeervoorziening met een groene uitstraling en voldoende capaciteit voor bezoekers. Bezoekers worden naar dit parkeerterrein toe geleid, evenals mensen die werken in de binnenstad.

Binnenstadvisie (2016)

De binnenstadvisie beschrijft de gewenste ontwikkelingsrichting voor de historische binnenstad van Dokkum. Hoewel de binnenstadvisie al dateert uit 2016 en enkele elementen al zijn gerealiseerd, zijn andere elementen uit deze visie nog steeds relevant voor parkeren en verkeer. Dit zijn:

- Het inrichten van het kernwinkelgebied als een compact winkelgebied door het versterken van verschillende functies en optimalisering van de beleving van de binnenstad. Dit vraagt om het leggen van meer nadruk op de “d” als kernwinkelgebied en de inrichting van de openbare ruimte en de verkeersstructuur hierop aan te passen. Dit zodat het kernwinkelgebied autoluwer wordt gemaakt.
- Het aanpassen van de openbare ruimte en de verkeersstructuur zodat de Zijl, in combinatie met de Diepswal, dé ontmoetingsplek van Dokkum wordt. De “auto” krijgt hierbij een onderschikte functie in plaats van een hoofdfunctie.
- Het creëren van een optimale verkeersstructuur die de binnenstad en het kernwinkelgebied bedient. Dit vraagt om inzet op het aanpassen van de verkeersstructuur zodat de “d” autoluwer wordt, het minder toegankelijk maken van de binnenstad voor doorgaand verkeer en het optimaliseren van de bewegwijzering naar de parkeerterreinen en van de parkeerterreinen naar de binnenstad.
- Een kwaliteitsverbetering van de parkeerterreinen zonder in te leveren op de hoeveelheid parkeerplaatsen. Hier wordt specifiek om aandacht gevraagd voor de parkeerterreinen 't Panwurk en het Harddraverspark.
- Het laten ontstaan van een “wow-effect” bij bezoekers vanaf de Halvemaanspoort en Aalsumerpoort door het verbeteren van de kwaliteit van de omgeving en looproute naar het kernwinkelgebied.
- Het afstemmen van de inrichting van de openbare ruimte op de functie van het gebied. Dit geldt zowel voor het kernwinkelgebied als de woon- en werkgebieden in de binnenstad.

Coalitieakkoord Noardeast-Fryslân 2022-2026

In het coalitieakkoord staat een autoluwe binnenstad als ambitie genoemd. Naast de voordelen voor de verkeersveiligheid, biedt dit ook kansen voor een aantrekkelijker Dokkum en de horeca in de binnenstad.

Mobiliteitsvisie Noordoost Fryslân (2020)

In deze mobiliteitsvisie zijn de regionale (mobiliteits)opgaven voor de gemeenten Achtkarspelen, Dantumadiel, Noardeast-Fryslân en Tytsjerksteradiel en de provincie Fryslân vastgesteld. Speerpunten zijn een goede bereikbaarheid om een dynamische plattelandsregio te realiseren. De regio heeft als ambitie: gezonde, vlotte, veilige en duurzame mobiliteit en een mobiliteitsnetwerk dat de bestaande netwerken voor fiets, openbaar vervoer en auto aan elkaar knoopt.

Een belangrijke opgave uit de Mobiliteitsvisie is het realiseren van een kwalitatief hoogwaardig regionaal netwerk van Fiets(snel)wegen waar lokaal op kan worden gehaakt. Dit wordt het “F-wegennet” genoemd. Dit omdat het huidige fietsnetwerk niet meer voldoet aan de kwaliteitseisen door de komst van, onder andere, de elektrische fiets. Een aantal routes in dit F-wegennet sluiten aan op de belangrijke regionale sneltreinstations en andere overstappunten. Zo worden de fiets en openbaar vervoer verknoopt.

Naast een hoogwaardig F-wegennet, is ook aangegeven dat het belangrijk is dat een elektrische fiets veilig geparkeerd moet kunnen worden en kan worden opgeladen op de bestemming.

Masterplan Waterfront Dokkum (2013)

De centrale doelstelling van het masterplan is het verhogen van de bestedingen vanuit de waterrecreatie aan de wal. Met betrekking tot verkeer en parkeren bevat het masterplan de volgende ambities:

- Verhogen cultuurhistorische belevingswaarde stadskern vanaf aanlegplaatsen;
- Uitbreiden fietsnetwerk in de stadskern;
- Opwaarderen randparkeerplaats De Helling;
- Herinrichting Harddraverspark en Oude Gemeentewerf-zone;

Herontwikkeling Harddraverspark

Het doel van de ontwikkeling op het Harddraverspark is om de economische opbouw van de binnenstad te versterken. Dit zodat inwoners en bezoekers van Dokkum hier kunnen sporten, wandelen, ontspannen, genieten van cultuur(historie) en verblijven. Om dat te bereiken, wordt het park opnieuw ontworpen. De gemeenteraad heeft in januari 2021 een besluit genomen over de ontwikkelrichting.

Met betrekking tot het parkeer- en verkeerscirculatieprogramma is relevant dat wordt gekeken naar het uitbreiden van de parkeercapaciteit op het Harddraverspark. Ook wordt aandacht gevraagd en besteed aan de wandelroute naar het centrum via de Diepswal.

Herinrichting Noordelijke Stadsentree

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

Op de noordelijke stadsentree is nu parkeergelegenheid in de vorm van 't Panwurk (188 parkeerplaatsen) en parkeerplaatsen voor de Jumbo-supermarkt (ca. 110 parkeerplaatsen) – samen 298. In een memo van het College van B&W aan de gemeenteraad staat dat uitbreiding van parkeren noodzakelijk is en de huidige aantal publieke parkeerplaatsen van 't Panwurk (188) gehandhaafd moeten worden. Daarnaast is de ambitie op de parkeercapaciteit op 't Panwurk met 50 parkeerplaatsen te vergroten op het moment dat de parkeergarage 't Panwurk wordt vervangen.

Vanuit de herinrichting wordt ook gekeken naar het verkorten van de loopafstand naar de binnenstad vanaf het parkeerterrein.

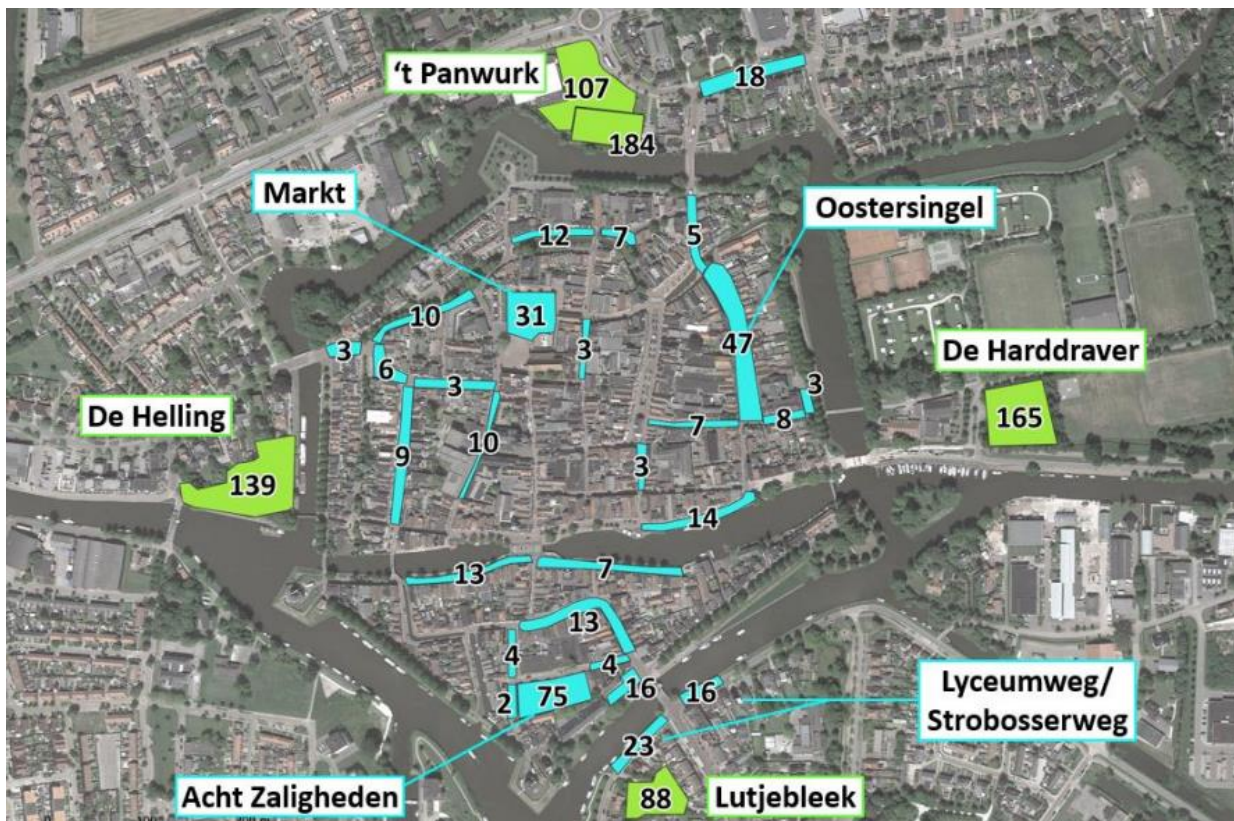
Bijlage 2 Analyse huidige parkeersituatie

De huidige en toekomstige parkeersituatie zijn in beeld gebracht door te kijken naar:

- De huidige openbare parkeervoorzieningen;
- Het huidige gebruik van de openbare parkeervoorzieningen;
- Het effect van toekomstige ontwikkelingen op het gebruik van de parkeervoorzieningen;
- De opbrengsten van het huidige parkeerbeleid.

Huidige openbare parkeervoorzieningen

In en rond het centrum van Dokkum zijn 1.055 openbare parkeerplaatsen aanwezig. Dokkum kent vier grote openbare parkeerterreinen aan de randen van de stad: De Helling, De Harddraaver, Lutjebleek en 't Panwurk. Met 683 parkeerplaatsen voorzien deze parkeerterreinen in ongeveer 65% van de totale parkeercapaciteit van het centrum. Het resterend deel van de openbare parkeerplaatsen ligt verspreid in het centrum. Dit is terug te zien in onderstaande figuur.



Figuur B.1 Openbare parkeerplaatsen Dokkum

Binnen de bolwerken bieden de parkeerterreinen Markt, Oostersingel en de Acht Zaligheden de meeste parkeercapaciteit. Personen die in het bezit zijn van een gehandicaptenkaart mogen in Dokkum gratis parkeren op alle parkeergelegenheden in het centrum.

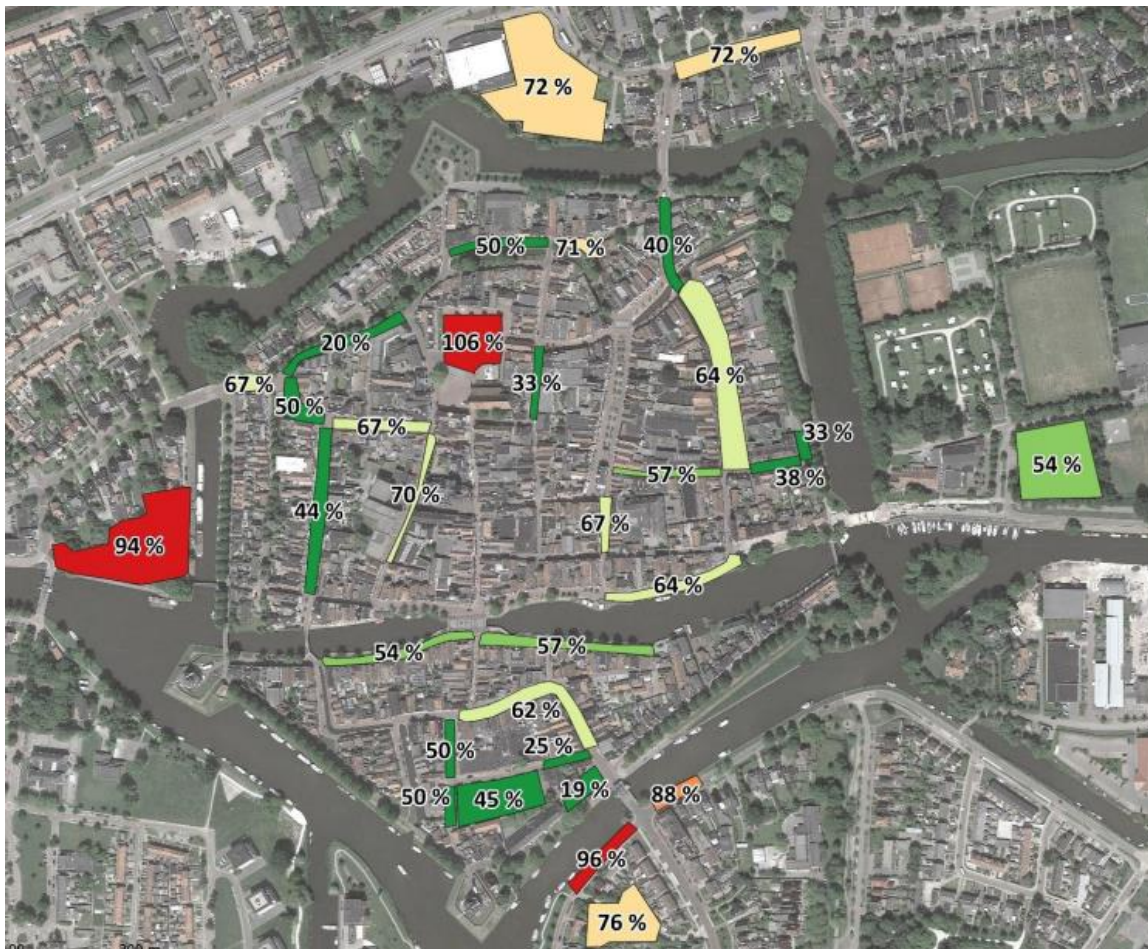
Huidige gebruik van de openbare parkeervoorzieningen

In 2022 heeft Antea in het centrum van Dokkum een parkeeronderzoek uitgevoerd. Het doel van dit onderzoek was om het huidige gebruik van de parkeervoorzieningen in beeld te brengen. Ook is onderzocht of de huidige parkeervoorzieningen nog voldoende zijn om te voorzien in de parkeerbehoefte in 2035.

Het huidige gebruik van de openbare parkeervoorzieningen is onderzocht door de bezetting van de openbare parkeerplaatsen op een (reguliere) donderdag en een (reguliere) zaterdag te meten. Het aantal bezette parkeerplaatsen is vervolgens vergeleken met het aantal beschikbare openbare parkeerplaatsen. Dit wordt de “parkeerdruk” genoemd. Verkeerskundig is een gemiddelde parkeerdruk van $\leq 80\%$ wenselijk. Bij deze parkeerdruk is er voldoende parkeercapaciteit beschikbaar. Een gemiddelde parkeerdruk van $\geq 80\%$ kan een indicatie zijn van een tekort aan parkeercapaciteit.

Parkeerdruk reguliere donderdag:

De parkeerdruk is op parkeerterrein de Helling het hoogst. Met een parkeerdruk van 95% is ook geen restcapaciteit beschikbaar. Hetzelfde geldt voor de parkeervoorzieningen aan de Lyceumweg. Op het parkeerterrein 't Panwurk ligt het bezettingspercentage op 72%. Hier is genoeg restcapaciteit beschikbaar om de extra parkeerdruk op de andere (openbare) parkeerterreinen op te vangen. Hetzelfde geldt voor het parkeerterrein Harddraverspark. Hier ligt het bezettingspercentage op het 54%. Binnen de bolwerken kent alleen het parkeerterrein bij de Markt een zeer hoge bezettingsgraad. Deze is zelfs boven de 100%. Dit betekent dat meer voertuigen staan geparkeerd dan dat parkeerplaatsen beschikbaar zijn.



Figuur B.2 Visualisatie parkeerdruk op een reguliere donderdag

Parkeerdruk reguliere zaterdag:

Op een reguliere zaterdag is de parkeerdruk hoger dan op een reguliere donderdag. Dit geldt overigens landelijk voor alle binnensteden. De gemiddelde parkeerdruk voor alle parkeervoorzieningen in en op de randen van het centrum bedraagt 85%. Net als op donderdag is de parkeerdruk het hoogst op de Helling, de Lyceumweg en de Markt. Op de Markt staan zelfs significant meer voertuigen geparkeerd dan dat parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Daarnaast is de parkeerdruk op enkele andere plekken ('t Panwurk, Diepswal, Kleine Oosterstraat, Hogepol, Vleesmarkt, Stasjonswei, de Acht Zaligheden en de Keppelstraat) hoog tot zeer hoog. Een uitzondering hierop betreft het parkeerterrein de Harddraever, waar nog restcapaciteit beschikbaar is.

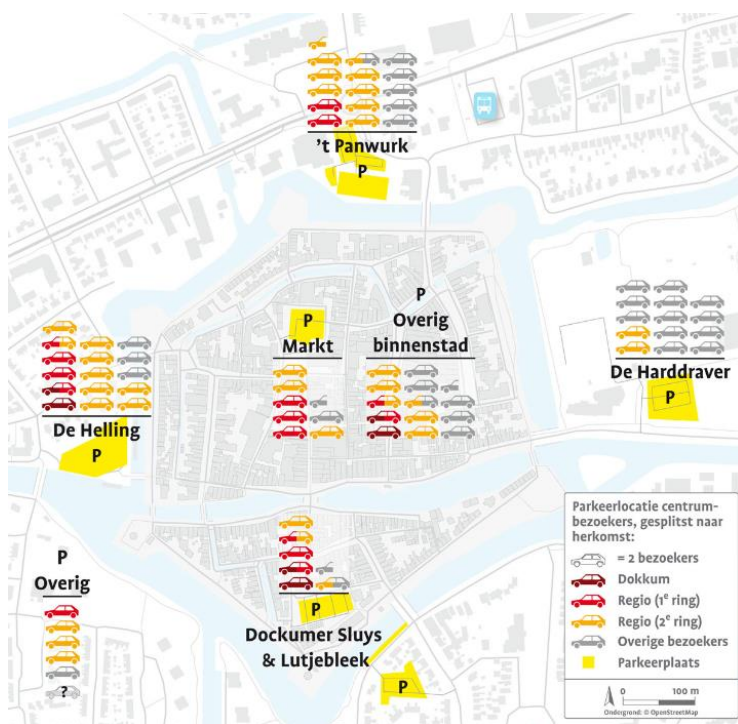
Met een gemiddelde parkeerdruk van 85% is in principe sprake van onvoldoende parkeercapaciteit en neemt de kans op zoekverkeer toe. Dit betekent dat verkeer extra verkeersbewegingen maakt om vrije parkeercapaciteit te vinden. Dit levert vaak extra verkeersbewegingen op. Verkeersbewegingen die kunnen worden voorkomen door het verwijzen van automobilisten naar de parkeervoorzieningen waar voldoende vrije parkeercapaciteit is of door het vergroten van het aantal parkeervoorzieningen.



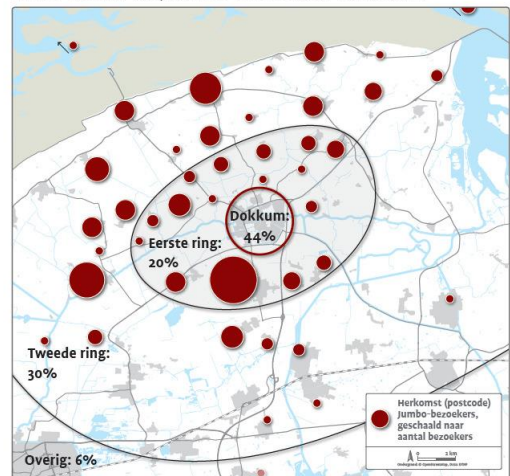
Figuur B.3 Visualisatie parkeerdruk op een reguliere zaterdag

Herkomst gebruikers parkeerlocaties centrum Dokkum

DTNP heeft onderzoek gedaan naar de potentie van de noordelijke stadsentree Dokkum. In dit onderzoek is onder meer de herkomst van de bezoekers van de parkeervoorzieningen in Dokkum in beeld gebracht. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen bezoekers uit Dokkum, uit de regio of overige bezoekers. De herkomst van de bezoekers, per locatie, is weergegeven in onderstaande figuur.



Waar komt de Jumbo-bezoeker vandaan?



Figuur B.4 Herkomst gebruikers parkeerlocaties centrum Dokkum

Parkeerplaats de Harddraver wordt voornamelijk gebruikt door “overige bezoekers” die zijn bezoekers die niet uit de regio van Dokkum komen en waarschijnlijk in mindere mate bekend zijn met de verkeerssituatie in Dokkum. Verwacht wordt dat deze bezoekers gebruik maken van bewegwijzing voor het vinden van een parkeermogelijkheid. Bezoekers uit Dokkum of de nabije omgeving maken voornamelijk gebruik van de Helling, 't Panwurk en de parkeergelegenheden in de binnenstad.

Parkeerverwijzing

Het parkeerverwijzingssysteem naar de randparkeerplaatsen vindt plaats vanaf de parkeerzone van Dokkum (Lauwersseewei, Rondweg en Murmerwoudsterweg). Vanaf hier wordt er verwezen naar het dichtstbijzijnde parkeerterrein op dat moment. Verkeer afkomstig van de Centrale as wordt geleid via Dokkum noord. Vanaf hier wordt er eerst verwezen naar het Harddraverspark en 't Panwurk en als laatste naar de Helling. Voor het verkeer afkomstig vanuit het zuiden geldt dat ze eerst naar de Helling worden geleid vervolgens naar 't Panwurk en als laatste het Harddraverspark.

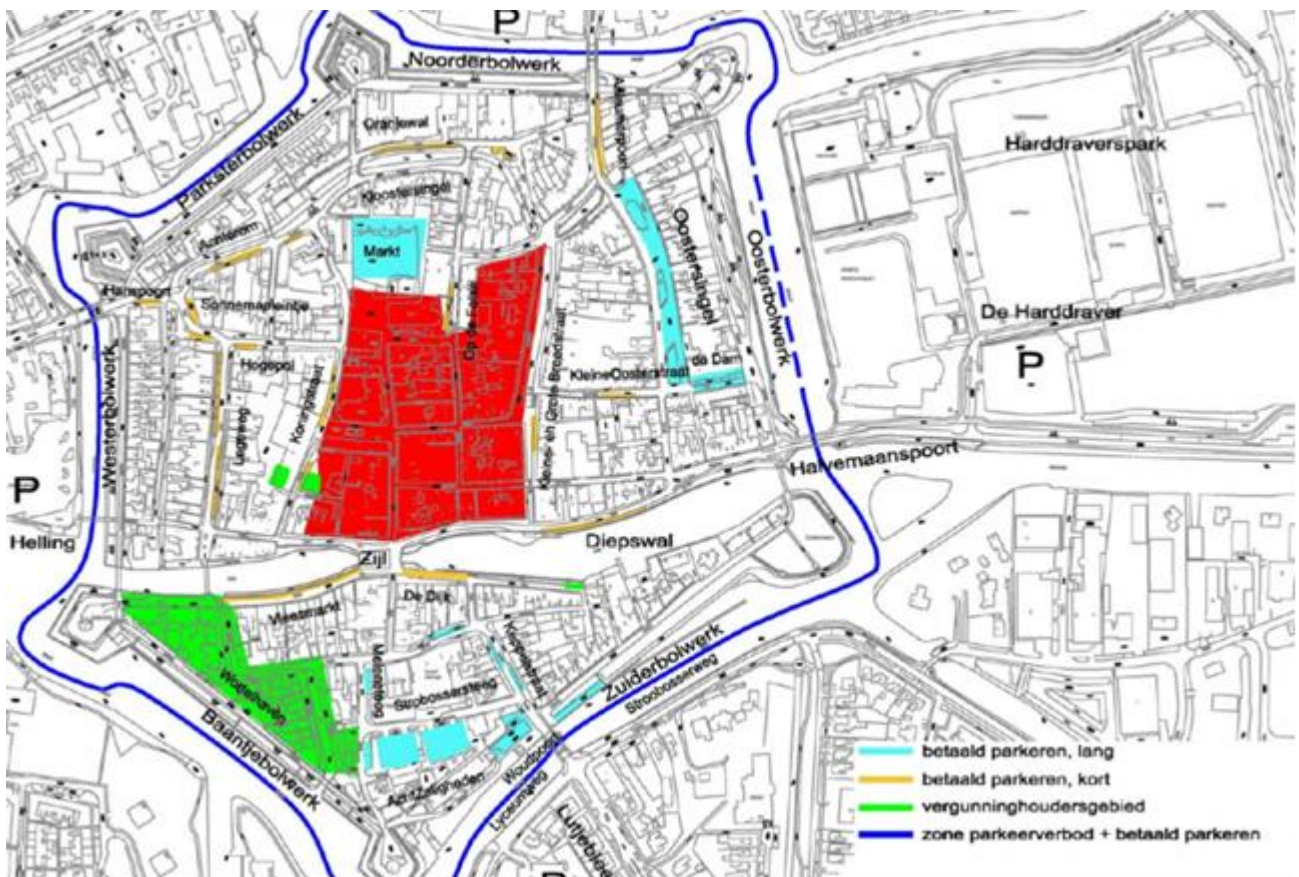
Verkeer vanuit het noorden wordt als eerste verwezen naar het parkeerterrein de Helling. Verkeer afkomstig van de Trekweg wordt bij het oprijden van de parkeerzone verwezen naar het Harddraverspark. Voor het parkeerterrein “Lutjebeek” is parkeerverwijzing aanwezig via de Murmerwoudsterweg en vanuit het noorden (vanuit richting Sionsberg).

De verwijzingen naar de parkeerterreinen in de binnenstad van Dokkum (binnen de bolwerken) wordt pas gedaan nadat het verkeer via één van de poorten het centrum heeft betreden.

Opbrengsten

In het gehele gebied binnen de bolwerken geldt een parkeerverbod in combinatie met betaald parkeren. Dit houdt in dat enkel, tegen betaling, in parkeervakken mag worden geparkeerd. In de binnenstad gelden twee parkeertarieven, hierbij is gedifferentieerd in parkeertarief en parkeerduur.

Voor lang parkeren geldt een maximale parkeerduur van 2,5 uur tegen € 1,60 per uur. Dit tarief geldt bijvoorbeeld op de Markt, de Oostersingel, de Acht Zaligheden en enkele aansluitende straten. Voor kort parkeren geldt een maximale parkeerduur van 1 uur tegen € 2,40 per uur. Dit tarief geldt in enkele straten (bijvoorbeeld de Legeweg, Vleesmarkt, De Dijk en Diepswal) rond het kernwinkelgebied. Daarnaast geldt in een deel van de binnenstad, rond het Baantjebolwerk, een vergunninghoudersgebied.



Figuur B.5 (tarief)structuur betaald parkeren binnenstad Dokkum

In de binnenstad van Dokkum wordt gemiddeld per jaar 270 à 280 duizend euro verdient met betaald parkeren. Voorheen werd er gewerkt met een betalingssysteem waarbij de afstand tot het centrum een effect had op de hoogte van het tarief per uur. Tegenwoordig is dit gelijk getrokken met elkaar en geldt er één tarief voor het parkeren in de binnenstad. Dit is gedaan om onduidelijkheden te voorkomen en om een evenredige verdeling te creëren over de parkeervoorzieningen in het centrum.

Bijlage 3 Analyse toekomstige parkeersituatie

De bron van onderstaande informatie is het in 2022 uitgevoerde parkeeronderzoek.

Op basis van alle bekende (ruimtelijke) ontwikkelingen in de binnenstad is de verwachte, toekomstige parkeerdruk voor de binnenstad Dokkum in 2035 berekend. Hierbij is rekening gehouden met:

- De autonome groei van de vraag naar parkeerplaatsen;
 - Los van alle (ruimtelijke) ontwikkelingen neemt het autogebruik nog steeds toe. Dit wordt autonome groei genoemd. Een autonome groei van het autogebruik betekent ook een autonome groei van de vraag naar parkeerplaatsen.
- Een groeiende behoefte aan parkeerplaatsen door de bouw van meer woningen in de binnenstad en uitbreiding van het gemeentehuis en recreatie.
 - Woningen
 - Voor de binnenstad is sprake van concrete woningbouwontwikkelingen als het realiseren van appartementen in gebouwen met voorheen een andere (of geen) functie, bijvoorbeeld in lege bovenverdiepingen boven winkelpanden. Daarnaast is de verwachting dat, naast deze ontwikkelingen, nog extra wooneenheden worden toegevoegd aan de binnenstad.
 - Voor overige woningbouwplannen buiten de binnenstad geldt dat deze dienen te voorzien in voldoende parkeercapaciteit op eigen terrein. Dit zodat de parkeerdruk op de randparkeerterreinen niet toeneemt door deze ontwikkelingen (en de capaciteit van die terreinen beschikbaar blijkt voor aan de binnenstad gerelateerd parkeren).
 - Uitbreiding gemeentehuis
 - De uitbreiding van het gemeentehuis leidt tot een extra parkeerbehoefte van minimaal 31 parkeerplaatsen en maximaal 37 parkeerplaatsen, vanwege het vervallen van 7 parkeerplaatsen in de kelder van het gemeentehuis als gevolg van de verbouwing. Uitgangspunt is dat medewerkers van de gemeente niet parkeren op de gemeentewerf in 2035 omdat dit terrein op dat moment niet meer bestaat (als tijdelijk parkeerterrein).
 - Recreatie (toerisme)
 - Er zijn geen cijfers over het aantal toeristen in de binnenstad van Dokkum beschikbaar. De gemeente heeft echter een ambitie om, ten opzichte van 2020, in 2030 een toename van 50% in het aantal bezoekende toeristen te realiseren (landelijk wordt een groei van 33% in de toeristische sector in 2030 (t.o.v. 2020) verwacht).
 - Voor de omvang van het voorzieningenniveau in de binnenstad in 2035 is de verwachting dat het aantal winkels gelijk blijft en dat het aantal horecavoorzieningen mogelijk wel groeit (voornamelijk kleinere horeca ter ondersteuning van het winkelen). Het aantal (publieke) centrumfuncties neemt mogelijk toe, maar in welke omvang is nog niet bekend.
 - De Markt 38 (Beursgebouw) wordt omgebouwd van detailhandel naar een hotel met restaurant en zaalverhuur. De parkeerbehoefte neemt hierbij met 15 parkeerplaatsen toe ten opzichte van de huidige functie.

Extra parkeerbehoefte door ontwikkelingen

De extra parkeerbehoefte van de (verwachte) ontwikkelingen in de binnenstad van Dokkum is berekend op basis van de kencijfers CROW. Als gevolg van de ontwikkelingen neemt de parkeerbehoefte toe met 265 parkeerplaatsen.

De berekeningen op basis van de kencijfers gaan uit van de maximale parkeerbezetting per functie. Echter is er sprake van mogelijk dubbelgebruik van de parkeerplaatsen. Bewoners zijn overdag bijvoorbeeld minder thuis, dan kunnen de mensen die werken in de binnenstad gebruik maken van dezelfde parkeerplaatsen.

Op basis van de aanwezigheidspercentages is de extra parkeerbehoefte berekend voor het maatgevende moment op een reguliere donderdag (147 parkeerplaatsen) en een reguliere zaterdag (134 parkeerplaatsen).

Verwachte parkeerdruk reguliere donderdag 2035

In onderstaande figuur is de verwachte parkeerdruk weergegeven voor het maatgevende moment op een reguliere donderdag in het jaar 2035. Per randparkeerterrein is het aantal verwachte extra aantal parkerende auto's weergegeven.

Omvang	Capaciteit openbaar	Bezetting openbaar	Bezettingsgraad
Totaal	1.145	841 (+120)	73%
Parkeerterreinen	773	616 (+120)	80%
- De Helling	139	186 (+55)	134%
- 't Panwurk	341	235 (+27)	69%
- De Harddraver	205	103 (+14)	50%
- Lutjebleek	88	92 (+25)	105%
Overig parkeren	372	226	61%

Figuur C.1 Verwachte parkeerdruk maatgevend moment reguliere donderdag 2035

Verwachte parkeerdruk reguliere donderdag 2035

In onderstaande figuur is de verwachte parkeerdruk weergegeven voor het maatgevende moment op een reguliere zaterdag in het jaar 2035. Per randparkeerterrein is het aantal verwachte extra aantal parkerende auto's weergegeven.

Omvang	Capaciteit openbaar	Bezetting openbaar	Bezettingsgraad
Totaal	1.145	1.030 (+134)	90%
Parkeerterreinen	773	722 (+134)	93%
- De Helling	139	168 (+29)	121%
- 't Panwurk	341	296 (+40)	87%
- De Harddraver	205	146 (+25)	71%
- Lutjebleek	88	112 (+38)	127%
Overig parkeren	372	308	83%

Figuur C.2 Verwachte parkeerdruk maatgevend moment reguliere zaterdag 2035

Verwachte parkeerdruk toeristisch hoogseizoen 2035

In de huidige situatie overstijgt de parkeerbehoefte op het maatgevende moment van een zaterdag in het toeristisch hoogseizoen al de beschikbare parkeercapaciteit in het centrum (parkeerdruk van 103%). Met de verwachte ontwikkelingen in de binnenstad en de toename in het aantal toeristen groeit de parkeerbehoefte in het toeristisch hoogseizoen. De parkeerbehoefte is dan ongeveer 200 parkeerplaatsen groter dan de beschikbare parkeercapaciteit. Op deze dagen zal veel overlast ontstaan in de omliggende wijken met zoekverkeer en geparkeerde auto's.

In onderstaande figuur is de verwachte parkeerdruk weergegeven voor het maatgevende moment op een zaterdag in het toeristisch hoogseizoen 2035. Per randparkeerterrein is het aantal verwachte extra aantal parkerende auto's weergegeven.

Omvang	Capaciteit openbaar	Bezetting openbaar	Bezettingsgraad
Totaal	1.145	1.363	119%
Parkeerterreinen	773	965	125%
- De Helling	139	201	145%
- 't Panwurk	341	359	106%
- De Harddraver	205	283	138%
- Lutjebleek	88	122	139%
Overig parkeren	372	398	107%

Figuur C.3 Verwachte parkeerdruk maatgevend moment zaterdag toeristisch hoogseizoen 2035

Analyse noodzakelijke parkeercapaciteit 2035

Op basis van de verwachte parkeerdruk in 2035 is een analyse gemaakt voor de noodzakelijke parkeercapaciteit in 2035. Deze analyse is uitgevoerd door op basis van de verwachte parkeerdruk en verschillende bezettingsgraden de benodigde parkeercapaciteit te bepalen. Zo kan worden bepaald welke parkeercapaciteit nodig is om, gegeven de verwachte parkeerdruk, de gewenste bezettingsgraad te behalen.

De resultaten van deze analyse zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel C.1 Berekening noodzakelijke parkeercapaciteit 2035

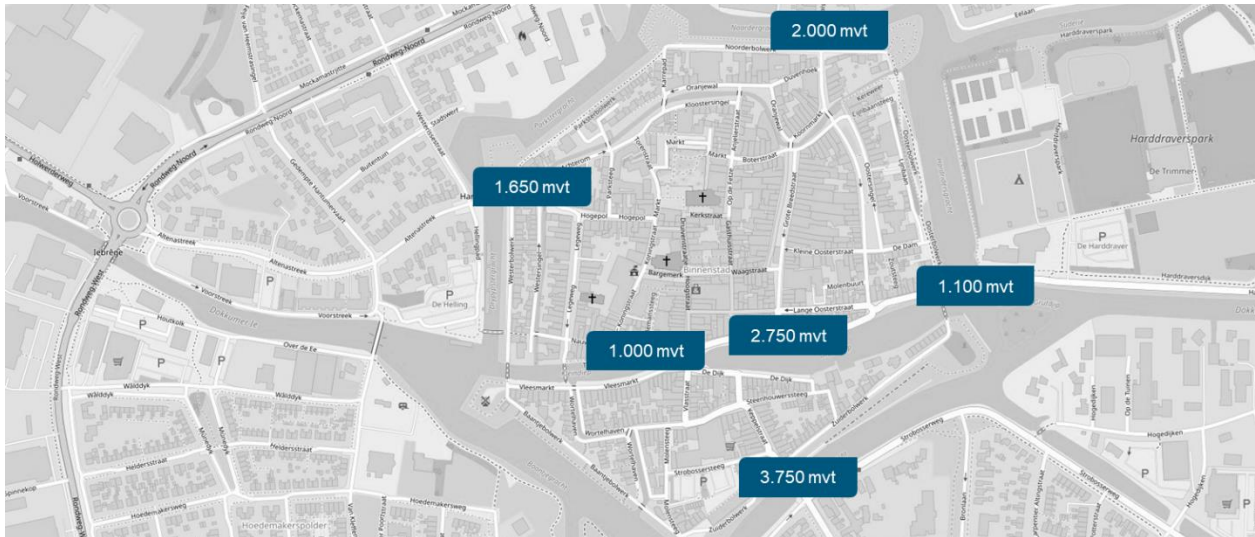
Bezettingsgraad parkeercapaciteit	Verwachte maximale parkeerbehoefte 2035 (aantal parkeerplaatsen)	Noodzakelijke parkeercapaciteit i.r.t. grenswaarde	Huidig areaal parkeerplaatsen	Benodigde extra parkeercapaciteit
Reguliere donderdag 2035				
75%	997	1.330	1.055 ¹	+275
80%	997	1.247	1.055	+192
90%	997	1.108	1.055	+53
Reguliere zaterdag 2035				
75%	1.030	1.374	1.055	+319
80%	1.030	1.288	1.055	+233
90%	1.030	1.145	1.055	+90
Zaterdag toeristisch hoogseizoen 2035				
75%	1.363	1.818	1.055	+763
80%	1.363	1.704	1.055	+649
90%	1.363	1.515	1.055	+460

¹ In de tabellen uit het parkeeronderzoek is de capaciteit van de openbare parkeerplaatsen 1.145 parkeerplaatsen. Dit betreft het huidige areaal (1.055 parkeerplaatsen) met daarbij opgeteld de verwachte uitbreiding op het Harddraverspark (50) en 't Panwuk (40). Voor de analyse van de noodzakelijke parkeercapaciteit is echter rekening gehouden met het huidige areaal.

Bijlage 4 Analyse huidige verkeerssituatie

Verkeersintensiteiten

De gemeente Noardeast-Fryslân voert (twee-)jaarlijks verkeerstellingen uit in en rond de binnenstad. In onderstaande figuur zijn de meest recente verkeersintensiteiten uit deze metingen weergegeven. De intensiteiten geven het gemiddeld aantal motorvoertuigen (mvt) weer dat in de meetperiode (2 weken in 2022/2023) is geregistreerd.

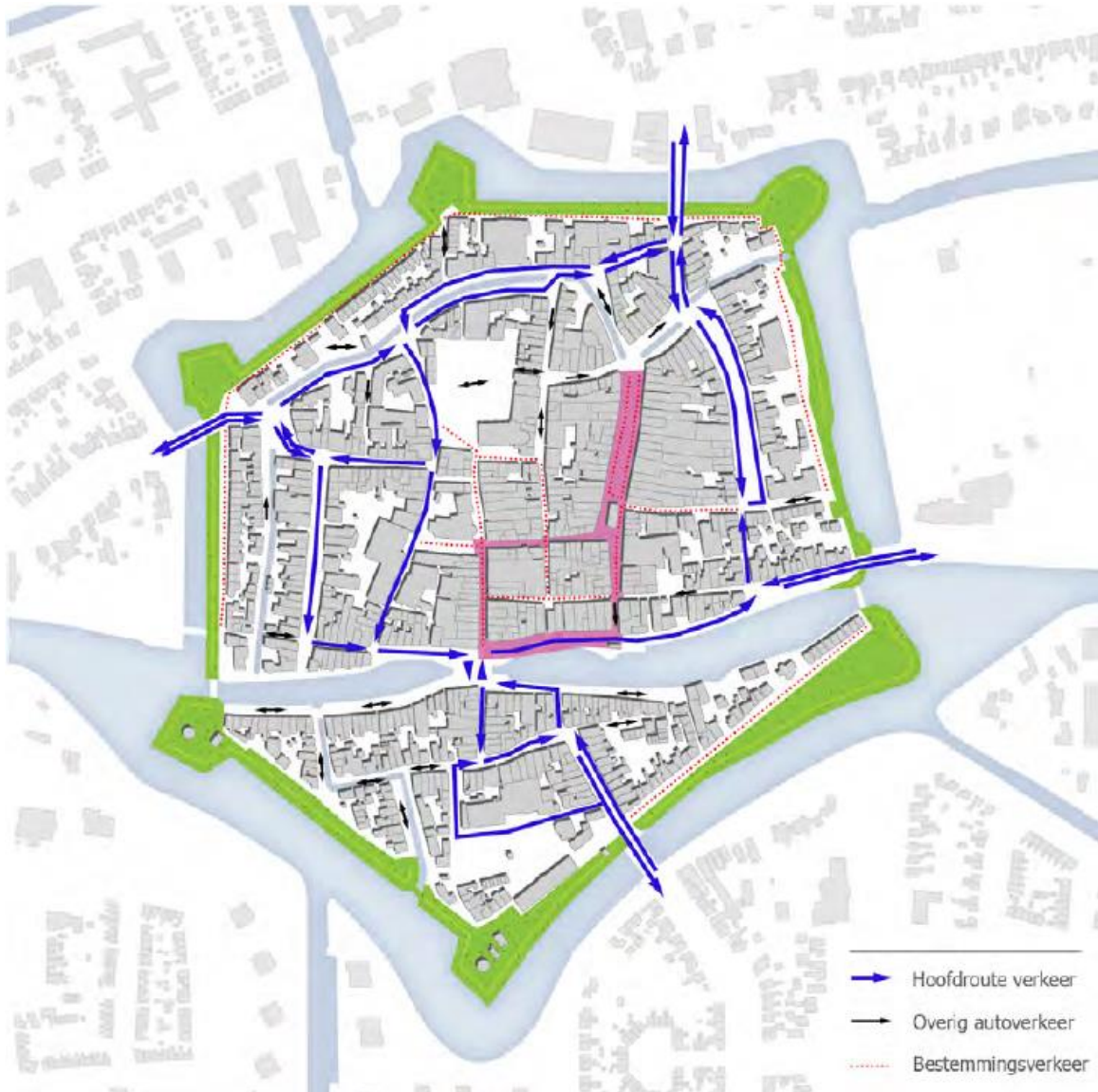


Figuur D.1 Verkeersintensiteiten binnenstad Dokkum (bron: gemeente Noardeast-Fryslân)

Een vergelijking met de tellingen uit de voorgaande jaren leert dat sprake is van een dalende trend in de verkeersintensiteiten van/naar/door de binnenstad.

Verkeersroutering binnenstad

In onderstaande figuur is de verkeersroutering in de binnenstad van Dokkum weergegeven. De mogelijke rijrichtingen beïnvloeden de mogelijke verkeerscirculatie door de binnenstad en in welke mate verkeer bestemmingen kan bereiken en in welke mate sprake is van een (directe) doorgang door de binnenstad.



Figuur D.1 Huidige verkeersroutering binnenstad Dokkum

Verkeersstromen en doorgaand verkeer

In de huidige situatie kan de binnenstad worden bereikt via één van de vier toegangspoorten; de Aalsumer-, Halvemaans-, Woud- en Hanspoort. Via verschillende wegen in de binnenstad staan deze poorten ook met elkaar in verbinding. Daarmee is het in de binnenstad mogelijk om van poort naar poort te rijden, zonder te stoppen in de binnenstad. In de praktijk heeft dit tot gevolg dat ook verkeer zonder een herkomst/bestemming in de binnenstad, gebruik maakt van de wegen in de binnenstad. Dit wordt “doorgaand verkeer” genoemd.

Op basis van TomTom-data is inzicht verkregen in de verkeersstromen per poort, zowel stad in als uit. Dit betreft data voor alle werkdagen in het jaar 2023. Met deze data is het aandeel doorgaand verkeer (per poort) in beeld gebracht. Dit is gedaan voor de ochtendspits (7-9 uur) en avondspits (16-18 uur). Als uitgangspunt is gehanteerd dat het aandeel verkeer dat in deze tijdsperiode bij één poort naar binnen rijdt en bij een andere poort de binnenstad verlaat, doorgaand verkeer is. Dit aandeel is een lichte overschatting omdat een beperkt deel van het verkeer in de tijdsperiode van 2 uur een stop kan hebben gemaakt. Het aandeel geeft echter voldoende inzicht in het aandeel doorgaand verkeer in de binnenstad.

De resultaten zijn weergegeven in onderstaande tabellen.

(Doorgaand) verkeer vanaf/naar Aalsumerpoort

	Vanaf de Aalsumerpoort	
	Ochtendspits	Avondspits
Naar de Halvemaanspoort	3%	2%
Naar de Hanspoort	2%	2%
Naar de Woudpoort	12%	15%
	Naar de Aalsumerpoort	
	Ochtendspits	Avondspits
Vanaf de Halvemaanspoort	2%	5%
Vanaf de Hanspoort	3%	6%
Vanaf de Woudpoort	23%	20%

(Doorgaand) verkeer vanaf/naar Halvemaanspoort

	Vanaf de Halvemaanspoort	
	Ochtendspits	Avondspits
Naar de Aalsumerpoort	13%	13%
Naar de Hanspoort	0%	0%
Naar de Woudpoort	4%	5%
	Naar de Halvemaanspoort	
	Ochtendspits	Avondspits
Vanaf de Aalsumerpoort	0%	3%
Vanaf de Hanspoort	4%	6%
Vanaf de Woudpoort	27%	25%

(Doorgaand) verkeer vanaf/naar Hanspoort

	Vanaf de Hanspoort	
	Ochtendspits	Avondspits
Naar de Aalsumerpoort	4%	3%
Naar de Halvemaanspoort	4%	7%
Naar de Woudpoort	32%	35%
	Naar de Hanspoort	
	Ochtendspits	Avondspits
Vanaf de Aalsumerpoort	4%	9%
Vanaf de Halvemaanspoort	0%	2%
Vanaf de Woudpoort	5%	9%

(Doorgaand) verkeer vanaf/naar Woudpoort

	Vanaf de Woudpoort	
	Ochtendspits	Avondspits
Naar de Aalsumerpoort	20%	12%
Naar de Halvemaanspoort	16%	15%
Naar de Hanspoort	0%	0%
	Naar de Woudpoort	
	Ochtendspits	Avondspits
Vanaf de Aalsumerpoort	5%	9%
Vanaf de Halvemaanspoort	0%	0%
Vanaf de Hanspoort	21%	22%

Uit de TomTom-data blijkt dat vooral de Woudpoort een belangrijke schakel is voor het doorgaande verkeer. Zowel voor verkeer de binnenstad in en de binnenstad uit is de Woudpoort een belangrijke toegen- en uitgang. Opvallend is vooral dat vanaf de Hanspoort meer dan 30% van het verkeer in de ochtend- en avondspits via de Woudpoort de binnenstad verlaat. Vanaf de Woudpoort verlaat ook (opgeteld) meer dan 30% in de ochtend- en avondspits binnen twee uur de binnenstad via de Aalsumer- en Halvemaanspoort.

Op basis van deze informatie wordt geconcludeerd dat voor alle poorten geldt dat deze door doorgaand verkeer worden gebruikt. Dit geldt met name voor de Hans- en Woudpoort. Dat op bepaalde relaties geen sprake is van doorgaand verkeer komt vooral door de huidige verkeerscirculatie in de binnenstad. Met deze verkeerscirculatie zijn niet alle bewegingen tussen de verschillende toegangspoorten mogelijk.